This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

3 2044 103 218 608

Digitized by Google

HARVARD LAW LIBRARY.

Received Oct. 16, 1905.

Digitized by Google

GERMANY

Ueber

Bodmerei und Havarie grosse.

Eine

Darstellung und Beleuchtung

älterer und neuerer

Lehrsysteme und Gesetze.

Von

H. Tecklenborg.

8.
Bremen.
C. Schünemann's Verlag.
1858.

Digitized by Google

Rec. Oct. 16, 1900.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichniß.

Erste Abtheilung.

Ueber Bodmerei.

		Seite
I.	**Einleitendes**	1
II.	**Allgemeine Umrisse**	4
III.	**Lehrsysteme**	10
	Adrian Verwer	10
	Hermann Langenbeck	17
	Johann Weskett	19
	Balthasar Marie Emérigon	20
	Ascanio Baldasseroni	26
	James Allan Park	28
	Charles Abbott (Lord Tenterden)	30
	Wilhelm Benecke	33
	J. M. Pardessus	41
	Meno Pöhls	43
	Willard Phillips	48
	C. J. A. Mittermaier	49
	James Kent	50
	Carl von Kaltenborn	54
	Vincent Nolte (Benecke — Nolte)	60
IV.	**Aus älteren Seerechten**	66
	Verordnung des Königs Peter von Arragonien	66
	Verordnungen ꝛc. von Barcelona	67
	Dänisches Seerecht	68
	Das alte Hanseatische Seerecht	68
	Das revidirte Hanseat. Seerecht	69
	Das Consulat der See	70
	Ordonnanz der Marine	71
	Das alte Preuß. Seerecht	72
	Die Ordonnanzen von Bilbao	74
V.	**Auszüge aus neueren Gesetzen**	76
	Preuß. Allgem. Landrecht	76
	Französisches Handelsgesetzbuch	88
	Spanisches Handelsgesetzbuch	93
	Holländisches Handelsgesetzbuch	99
	Englisches Bodmereirecht	105
	Amerikanisches Bodmereirecht	106
	Bremen	107
	Rechtsfall, in letzter Instanz am Ober-Appellations-Gericht in Lübeck entschieden	110
VI.	**Formulare zu Bodmereibriefen**	117
	Bremen	117
	Frankreich. Bodmereibrief von Cherbourg auf Schiff u. Fracht	118
	desgl. von Calais auf Schiff u. Ladung	120
	Großbritannien. Bodmereibrief von Hull auf Schiff u. Ladung	122
	Vollmacht zur Eincassirung	125
	Bodmereibrief von New Providence, Nassau.	129
	" " Falmouth u. Ramsgate	135

Digitized by Google

VI. Formulare zu Bodmereibriefen.

Seite

Hannover. Bodmereibrief von Wittmund 136
Norwegen. „ „ Christiansand 137
Spanien 138
VII. Entwurf zu allgemeinen Vorschriften über Bodmerei 146

Zweite Abtheilung.

Ueber Havarie grosse.

I. Einleitendes 154
II. Lehrsysteme 167
Quintyn Weytsen 167
Hermann Langenbeck 171
Baltasar Marie Emérigon 172
Ascanio Baldasseroni 175
James Allan Park 175
Wilhelm Benecke 176
Meno Pöhls 181
Willard Phillips 188
Charles Abbott (Lord Tenterden) 193
C. J. A. Mittermaier 196
James Kent 198
Laurence R. Baily 200
Carl von Kaltenborn 208
Vincent Nolte 215
III. Aus älteren Seerechten 218
Rhodisches Seerecht 218
Seerecht von Oleron 218
Seerecht von Wisby 218
Das alte Schiff- und Seerecht von Hamburg 219
Das alte Seerecht von Lübeck 220
Das Lübecksche Statut 220
Die alten Statuten von Bremen 220
Das alte hanseatische Seerecht 221
Verordnung des Königs Peter von Arragonien 221
Das alte Rigische Seerecht 222
Das dänische Seerecht 222
Das Consulat der See 223
Die Ordonnanz der Marine 224
Das alte Preuß. Seerecht 226
IV. Auszüge aus neueren Gesetzen 228
Preuß. Allgem. Landrecht 228
Französisches Handelsgesetzbuch 236
Spanisches Handelsgesetzbuch 241
Holländisches Handelsgesetzbuch 244
England, Amerika, Bremen 251
Rechtsfall am Bremischen Handelsgericht entschieden 252
V. Einige Schlußbemerkungen 265
Sachregister zur Bodmerei 276
Sachregister zur Havarie grosse 284
Anhang, einige Dispachen 301

Digitized by Google

Vorwort.

Die meisten Vorreden werden geschrieben um die große Nützlichkeit ja Unentbehrlichkeit des verfaßten Werkes und die Unzulänglichkeit, wenn nicht Untauglichkeit aller Vorgänger zu beweisen. Man weiß dann nicht was mehr zum Verwundern ist, die Dreistigkeit der Vorredner die sich auf solche Weise gleichsam als Wohlthäter des Publikums hinstellen, oder die Gutmüthigkeit des Letzteren das nun hören muß, wie es sich bis dahin bei angeblich werthlosen Machwerken zufrieden gefühlt hat. Es bedarf daher durchaus keiner Entschuldigung, wenn dieser so oft betretene Pfad verlassen wird, denn bei jedem Buche entscheidet der Erfolg ob ein wirkliches Bedürfniß vorhanden gewesen, und was frühere ähnliche Werke betrifft, so ist darüber an der rechten Stelle das Nöthige zu finden, wobei denn freilich mitunter ein Wort des Tadels oder des Widerspruchs vorkommt, jedoch nie ohne Anführung von Gründen, eine Manier, die sich Jeder gefallen lassen kann.

Aus allgemeinen Gründen war also ein Vorwort zu entbehren. Nun trifft es sich aber, daß bald die Vorarbeiten zum allgemeinen deutschen Seerecht beendigt sind und anscheinend die Verkündigung desselben nahe bevorsteht; es könnte also gefragt werden, weshalb mit der Veröffentlichung dieser Blätter nicht

Digitized by Google

so lange gewartet wurde, um das neue Gesetz mit zu benutzen. Darauf ist nun zu erwiedern, daß es nur als billig erschien den versammelten Gesetzgebern die Möglichkeit zu verschaffen von dem was in dieser Schrift über die bestehenden Gesetze gesagt wurde und über die wünschenswerthe Abstellung von Mißbräuchen und veralteten Satzungen, Notiz zu nehmen. Der glückliche Zufall, der die Beendigung dieser Arbeit zu derselben Zeit stattfinden ließ, wo die Berathungen über ein neu zu erlassendes wichtiges Gesetz noch nicht zum Abschluß gediehen waren, durfte nicht unbenutzt bleiben, wenn später der Vorwurf die rechte Zeit versäumt zu haben vermieden werden sollte.

Aber selbst angenommen diese Arbeit würde von gar keinem Einfluß auf die Berathungen der neuen Gesetze sein, so sprachen doch gewichtige Gründe für die jetzt schon geschehene Veröffentlichung, abgesehen von möglichen Zwischenfällen, welche die baldige Publicirung des neuen Gesetzes verzögern können. Es braucht nur daran erinnert zu werden, daß Bodmereiverträge, was die Erfüllung derselben betrifft, den Gesetzen des Bestimmungsortes unterworfen sind, und daß Havarie grosse meist immer am Zielpunkt der Reise und nach Gesetzen aufgemacht werden, die von denen des Abgangshafens oft himmelweit verschieden sind, so daß also ein Buch wie dieses, selbst wenn es die Gesetze des eigenen Landes gar nicht berührt, doch für den Geschäftsmann ein nützliches Lehr- und Hülfsbuch sein kann, und dies um so mehr, als ja das theoretisch Richtige der Gesetze der Haupthandelsstaaten in kurzen Sätzen hingestellt wurde, so daß nach dem Erscheinen des deutschen Seerechts Parallelstellen und Abweichungen sich leicht anmerken lassen.

Es bleibt jetzt nur noch übrig Einiges über die Form der Abfassung zu sagen, zumal da von der gewohnten Weise wesentlich abgewichen wurde, wozu indessen der ursprüngliche Zweck dieses Buchs die nächste Veranlassung gegeben hat. Denn es

Digitized by Google

ist nicht für eine bestimmte Classe von Lesern geschrieben, es sollte Jedem von Nutzen sein der sich sei es mittelbar sei es unmittelbar für diesen Theil des Seerechts interessirt. Dem Kaufmann hätte vielleicht eine kurzgefaßte übersichtliche Darstellung der bestehenden Gesetze genügt, doch wem daran liegt den Ursprung derselben zu erkennen, dem durfte die ältere Gesetzgebung so wenig wie die von den vorzüglichsten Schriftstellern aufgestellten Lehrsysteme vorenthalten werden, und wer entweder persönlich als Gesetzgeber wirkt, oder doch in dieser Beziehung seine Ansichten geltend machen kann, dem konnten einige Winke hinzielend auf die Vorzüge einer möglichst einfachen Gesetzgebung nicht schaden. In unserer Zeit gewinnt es freilich den Anschein, als ob die Anzahl der Paragraphen eines neuen Gesetzes den Werth desselben bedingen, auch den schon vorhandenen Vorschriften kann lakonische Kürze nur ungerechter Weise vorgeworfen werden, aber wer wollte deshalb den Muth verlieren und die Hoffnung aufgeben, selbst wenn man sich sagen muß, daß es mit Gesetzen allein nicht gethan ist, daß es vor allen Dingen auf ein richtiges Verständniß derselben ankommt um Rechtsstreite möglichst zu vermeiden, die doch in so zahlreichen Fällen um Sachen geführt werden die einem klaren Rechtsbewußtsein ganz einfach und selbstverständlich erscheinen.

Sollte nun dies Buch für den Lernenden ein rechtes Lehrbuch werden, so mußte es im Stande sein, die Urtheilsfähigkeit des Lesers zu wecken, anzuregen und in Uebung zu halten. Es erschien also am folgerichtigsten, zuerst in allgemeinen Grundzügen die nöthigen Andeutungen zu geben, dann die Ansichten und Lehren Anderer aufzuführen, hin und wieder einige Worte dazwischen zu reden, dann zu den älteren und von diesen zu den neueren Gesetzen überzugehen, und endlich das eigentlich Praktische, die Bodmereibriefe und Dispachen folgen zu lassen. Und um zugleich dem Geschäftsmanne, dem Kaufmann sowohl

Digitized by Google

als dem Juristen ein Handbuch zum bequemen Nachschlagen darzubieten, durften die Sachregister nicht fehlen, während dem Gesetzgeber eine Arbeit wie diese schon deshalb willkommen sein wird, weil er den wesentlichen Inhalt der wichtigsten älteren und neueren Gesetze auf einem geringen Raume beisammen findet.

Bremen, Ende März 1858.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Erste Abtheilung.

Ueber Bodmerei.

I. Einleitendes.

Die Lehre der Bodmerei, oder die Darlegung der Pflichten und Rechte die aus einem Vertrage entspringen, wonach der Darleiher von Geld oder Geldeswerth die Seegefahr des dafür zum Pfande gestellten Gegenstandes läuft, wird allgemein als eine schwierige und verwickelte anerkannt; und in der That findet sich unter den im See- und Handelsrecht vorkommenden Einrichtungen kaum eine die ein ernstlicheres Studium erfordert, um ein richtiges Verständniß der maßgebenden Grundsätze und ihrer Anwendung zu gewinnen. Die Ursache davon liegt theils in der Verschiedenheit der oftmals undeutlichen und Fremdartiges enthaltenden Gesetze, theils in den vielfach von einander abweichenden Ansichten der diesen Gegenstand behandelnden schriftstellerischen Autoritäten.

Wird dies Alles schon von Solchen zugegeben, deren Beruf eine genaue Kenntniß des Rechts erheischt, wie verworren muß dann dem Laien die Lehre der Bodmerei vorkommen, vornehmlich wenn ihn ein einzelner Fall veranlaßt, in Gesetz- und Lehrbüchern Rath zu suchen. Er wird statt der gehofften Aufklärung und Anleitung sehr oft nur Dunkelheit und Ungewißheit finden, bei Rechtsstreiten in Bodmereisachen wird das Ergebniß selten seinen Erwartungen entsprechen, und so auf alle Weise getäuscht, wird er den Vorsatz fassen, künftig wenn irgend möglich Bodmereigeschäfte entweder ganz zu vermeiden, oder doch, bei Darlehen, durch die Höhe der Prämie gegen die allerschlimmste Behandlungsweise Deckung zu suchen.

Daß aber eine Einrichtung wie die Bodmerei auch noch in unseren Zeiten, wo freilich dem Handel früher nicht gekannte Anstalten, als Dampfschiffs- und Telegraphenverbindungen und ausgebildetere Creditverhältnisse dienstbar sind, dem Verkehr von größerem Nutzen sein würde, wenn die Gesetze der einzelnen Staaten allgemein verständlicher, und wenn dann die Bekanntschaft mit dem Wesen der Gesetze der vornehmsten Handelsstaaten verbreiteter wäre, ist wohl nicht in Abrede zu stellen. Käme dann noch ein Drittes, sehr zu Wünschendes aber nicht leicht zu Erzielendes hinzu, die Einigung der verschiedenen Gesetzgebungen, so würde jeder dieser Fortschritte eine häufigere

Digitized by Google

Benutzung der Bodmerei im Gefolge haben, dadurch eine Ermäßigung der Prämien herbeigeführt, und in manchen Fällen die Verschleuderung von werthvollem Eigenthum verhindert werden.

Um solche Vortheile zu ermöglichen, müßte also zunächst jeder Staat die eigenen Gesetze von Rechtskundigen und von Sachverständigen prüfen und mit dem Wesen und der Natur der Bodmerei mehr in Einklang bringen lassen, was bei einigen der bestehenden Gesetze schon durch Vereinfachung, größere Klarheit und Bestimmtheit im Ausdruck, und durch Beseitigung des aus nationalen oder provinziellen Eigenheiten Entsprungenen geschehen könnte. Dabei wäre denn freilich vorurtheilsfreie Anschauung, Können und Wollen als bereits vorhanden anzunehmen, eine Voraussetzung, die jedoch nicht überall zutreffen dürfte, zumal gegenwärtig fast allenthalben die gesetzgebenden Körper so sehr von dem Bedürfniß des Augenblicks in Thätigkeit gehalten werden, daß es dem Anschein nach vorläufig an Zeit fehlen wird, den angeregten Gegenstand gründlich zu behandeln.

Im allgemeinen Interesse gewirkt werden kann also vorerst nur durch Verbreitung der Kenntniß der jetzt bestehenden Gesetze, durch Erklärung derselben nach Ursprung und Anwendung, und durch Mittheilung solcher Grundsätze, die unmittelbar aus dem Bodmereivertrage hergeleitet werden können, damit in weitern Kreisen erkannt werde, wie einfach die Lehre der Bodmerei an sich sein könnte, und daß sie eben nur durch unnöthige Zuthaten zu einem Labyrinth selbst für Rechtskundige geworden, wenn auch zugegeben werden mag, daß einige in den meisten Fällen den rettenden Faden zur Hand haben. Manche dagegen, ja fast alle rechtskundigen Schriftsteller scheinen sich darin zu gefallen den Bodmereivertrag mit anderen Verträgen zu vergleichen, und die aus *solchen* entspringenden Rechtsverhältnisse bei *jenem* zur Anwendung zu bringen, ein Fehler, der gewissermaßen keiner ist, indem selbst viele Gesetze nicht frei davon geblieben sind, wie es denn vorzugsweise die Assecuranz ist, deren Wesen zur Erläuterung und Ergänzung der Bodmerei dienen soll, während doch der Beweis nahe liegt, daß jede dieser Einrichtungen füglich für sich bestehend gedacht werden kann, denn es ist gar nicht nothwendig, daß der Geber die Gefahr des dargeliehenen Geldes versichern lasse, oder daß ein Unterpfand, worauf Geld dargeliehen wird, bereits versichert war. So auch hat man oft, dazu verleitet durch die Bodmereibriefen innewohnende Eigenschaft, durch Uebertragung in den Besitz eines Dritten gelangen zu können, die Vorschriften des Wechselrechts herbeigezogen, eines Rechts, das ganz singulairer Natur ist. Und da es früher mehr wie jetzt gebräuchlich war, bei der Bodmerei vom Nehmer Bürgschaftstellung zu fordern, so sind auch die aus einem solchen entspringenden Pflichten und Verhältnissen hin und wieder in sehr ausgedehntem Maaße bei der Bodmerei aufgeführt worden.

Die aus diesem Allem erwachsenen Verwickelungen sind schon manchmal erkannt worden; Verschiedene haben versucht die Lehre der Bodmerei durch Aufstellung allgemein geltender Grundsätze zu erläutern; Einzelne haben gemeint durch Darstellung der Bodmerei als eines zwiespältigen Wesens mehr Klarheit in dieselbe zu bringen; sie trennten nämlich gewöhnliche Bodmerei von der aus Noth geschlossenen Bodmerei: als ob eine Anleihe gegen die bei

Digitized by Google

der Bodmerei übliche hohe Vergütung nicht in allen Fällen eine Art Nothstand, wenigstens eine gewisse Unfreiwilligkeit voraussetze. Aber eine gründliche umfassende Vergleichung der bestehenden Gesetze mit überall richtigen Principien, woraus das Ueberflüssige und Verkehrte sich von selbst ergeben müßte, und die, wie leicht begreiflich, allein zur Erreichung des oben bezeichneten Ziels führen könnte, wie denn ja das Erkennen des Uebels als die Grundbedingung der Kur gelten muß, hat keiner der bekannteren Schriftsteller unternommen. Dazu würde freilich eine seltene Vereinigung von Rechtskunde, Erfahrung, Unbefangenheit des Urtheils, Verständlichkeit des Vortrags, Muße und Lust die erste Bedingung sein, und da alle jene Erfordernisse nicht so bald beisammen anzutreffen sein werden, so müssen geringere Kräfte sich damit begnügen das Wahre zu suchen, das von ihnen als solches erkannte auszusprechen und so gleichsam die Materialien zum demnächstigen Bau herbeizuschaffen; eine lohnende Thätigkeit, wenn dereinst auch nur Einiges als tauglich vom Meister anerkannt wird.

Diese Andeutungen vorausgeschickt, gehen wir zu den in allgemeinen Umrissen dargelegten Einzelheiten des Bodmereiwesens über, damit ein Standpunkt gewonnen werden kann, um die Mittheilungen aus den von verschiedenen Schriftstellern aufgestellten Systemen und die im Auszuge anzuführenden Gesetze, so wie die dabei eingeschalteten Einreden und Erklärungen überblicken und endlich das Resultat dieser Erörterungen beurtheilen zu können.

Digitized by Google

II. Allgemeine Umrisse.

1. Bodmerei ist ein Gelddarlehen, wovon der Darleher, oder wie wir ihn in Uebereinstimmung mit vielen Schriftstellern und Gesetzen nennen wollen, der Geber, die Gefahren der See läuft.
2. Und eben weil diese Gefahren für den Geber vorhanden sind und daraus entspringende Verluste ihn treffen können, ist es auch erklärlich, daß die Vergütung, die er für die dargeliehenen Summen bei der Rückzahlung erhält, mit gewöhnlichen Zinsen gar nicht zu vergleichen ist, und letztere um ein Beträchtliches übersteigt. Oder vielmehr, in jener Vergütung, die Bodmerei-Prämie genannt, ist alles das begriffen, was der Geber für seine Mühwaltung bei Anschaffung und Auszahlung des Geldes, für die zu laufende Seegefahr, ferner für die Unkosten, welche er aufwenden muß, um nach überstandener Seegefahr die Gelder einzuziehen, und endlich für den Zinsverlust vom vorgestreckten Capital berechnen kann.
3. Dem Geber wird zu seiner Sicherheit ein Unterpfand gestellt, welches für die Zurückerstattung des Darlehens haftet; eben dies Unterpfand wird aber derselben Seegefahr ausgesetzt, wie das dargeliehene Geld. Zahlt der Borger, oder wie er gewöhnlich bezeichnet wird, der Bodmereinehmer nach Beendigung der Seegefahr das Capital nicht zurück, nebst der ausgelobten Prämie, wozu er sich contraktlich verpflichtete, so bleibt der Geber Inhaber des ihm verpfändeten Gegenstandes, bis die Bezahlung erfolgt.
4. Ist aber das Unterpfand in Folge solcher Gefahren, die der Geber ausdrücklich zu laufen übernommen hat, in seinem Werthe verringert worden, und reicht dieser verringerte Werth zur vollen Befriedigung des Gebers nicht hin, so ist es klar, daß er den daraus entstandenen Verlust tragen muß, und nur wenn der Verlust durch Verschulden des Nehmers entstanden ist, kann er diesen persönlich verantwortlich machen. Daß nach englischem Recht die Haftungspflicht noch ausgedehnter ist, werden wir weiter unten sehen.
5. Geld auf Bodmerei kann derjenige anleihen, der ein Eigenthumsrecht an dem zu verpfändenden Gegenstande besitzt. Ferner derjenige, dem gesetzlich ein Verpfändungsrecht zusteht.

   Der Eigenthümer eines Schiffes und der Eigenthümer einer Waare hat also ein völliges Verpfändungsrecht.

   Dem Schiffer stehet dies Recht nur in bestimmten Fällen zu.

Digitized by Google

Der Bodmereinehmer ist, wie oben erwähnt, nach beendigter Reise zur Rückzahlung verpflichtet. Da aber der Eigenthümer eines Schiffes dasselbe nicht in Person zu begleiten pflegt, so ist es, um jener Verpflichtung nachkommen zu können, erforderlich, daß er den Contrakt durch einen Stellvertreter abschließen lasse. Als solcher gilt der Schiffer.

Der Eigenthümer von Waaren, der diese nicht persönlich begleitet, müßte also ebenfalls für einen Stellvertreter sorgen, um für ihn die Rückzahlung zu leisten; wenigstens muß er dem Geber die Möglichkeit verschaffen, ohne Schwierigkeit das Pfandrecht an dem verpfändeten, oder, wie es bei Bodmereien heißt, dem verbodmeten Gegenstande beweisen zu können. Dies geschieht durch Verzeichnung der Bodmereischuld auf dem Connossemente und durch die beigefügte Verpflichtung des Schiffers, die Güter nicht anders, als mit Zustimmung des Bodmerei-Inhabers verabfolgen zu lassen.

Die Fälle, wo der Rheder im Abgangshafen Bodmerei auf sein Schiff und wo der Ladungseigenthümer Bodmerei auf seine Güter nimmt, kommen übrigens, wenn überall noch, so vereinzelt vor, daß sie nur der Vollständigkeit wegen hier aufgeführt werden.

Dem Eigenthümer eines Schiffes stehet zwar abgesehen von gesetzlichen Vorschriften an sich nichts im Wege, Hypothek auf sein Schiff zu nehmen; dann ist es aber keine eigentliche Bodmerei; es entstehet dann nur ein Contrakt, der einige Aehnlichkeit mit dem Bodmereicontrakt hat.

6. Der Schiffer darf bei persönlicher Verantwortung gegen alle Betheiligte nur dann Geld auf Bodmerei nehmen, wenn er solches zur Fortsetzung seiner Reise, oder im Auslande zum Antritt derselben nothwendig gebraucht, und er es auf andere wohlfeilere oder gewöhnlichere Weise nicht anschaffen kann. Befindet er sich mit beladenem Schiffe in einem Nothhafen, so kann er Schiff und Ladung verbodmen; war aber das Geld nöthig, um ihn zur Annahme einer Frachtfahrt zu befähigen, so darf er nur das Schiff allein verbodmen. Wurde Schiff und Ladung, oder das Schiff allein verbodmet, so haftet dem Geber außerdem die auf der betreffenden Reise verdiente Fracht, weil diese eben ein Produkt des Schiffes ist.

7. Dem Geber dient der verbodmete Gegenstand als alleinige Sicherheit, weshalb es sich verstehet, daß die Bodmereisumme niemals größer sein darf, als der Werth des Unterpfandes; ein vor-

Digitized by Google

sichtiger Geber wird sich aber selbst bei gleichen Werthverhältnissen nicht beruhigen, er wird vielmehr nur dann auf ein Bodmereidarlehen eingehen, wenn ein erheblicher Unterschied zu seinen Gunsten vorliegt, weshalb denn anzunehmen ist, daß in solchen Fällen, wo sich bei Beendigung des Geschäfts das Gegentheil herausstellt, daß also eine größere Summe auf Bodmerei angeliehen wurde, als der Werth des Unterpfandes beträgt, entweder eine Verschlechterung des Unterpfandes, oder ein Irrthum, oder endlich ein Betrug zum Grunde liegt. Es versteht sich von selbst, daß der Betrogene zu entschädigen ist, ebenfalls daß derjenige der den Irrthum veranlaßte, den Schaden tragen muß. Verschlechtert sich aber das Pfand ohne Schuld des Nehmers, so hält sich der Geber an das Pfand so weit es reicht, wobei jedoch innerer Verderb ausgenommen zu sein pflegt, so daß also dann die persönliche Haftungspflicht des Nehmers eintritt; hatte aber der Nehmer Schuld, ließ er z. B. sein Schiff in seeuntüchtigem Zustande die Reise antreten, so wird er dadurch persönlich verpflichtet den Geber zum Vollen zu befriedigen.

8. Die Gefahr des Gebers fängt nach den meisten Gesetzen an, bei Schiffen von dem Augenblick wo sie unter Segel gehen, und endigt in demjenigen wo sie am Bestimmungsplatze ankommen. Bei Waaren dauert die Gefahr von der Einschiffung bis zur Ausladung. Das Preußische Gesetz macht hierin, wie später angegeben wird, eine Ausnahme.

   Es ist gewiß schon Manchem aufgefallen, daß arge Conflikte dann entstehen können, wenn nach der Auszahlung des Geldes und vor dem Antritt der Reise, oder nach erfolgter Ankunft und vor der Rückzahlung der Schuld ein Unfall sich ereignet der große Beschädigung oder Totalverlust des verbodmeten Gegenstandes nach sich zieht. Um sicher zu gehen empfiehlt es sich daher um so mehr die Gränzen der Gefahrübernahme etwas weiter, etwa von der Einzahlung bis zur Rückzahlung, zu ziehen, als die Gesetze eine solche Bestimmung gestatten, denn Anfang und Ende der Gefahr wird in ihnen zwar festgestellt, aber nur unter der Voraussetzung, daß dies von den Betheiligten nicht geschehen sei.

9. Die Rückzahlung des Capitals und die Bezahlung der Prämien tritt mit der Beendigung des Risikos ein; eine etwaige Frist muß ausdrücklich im Contrakte bedungen werden.

10. Capital und Prämie bilden eine Summe, welche der Geber nach Beendigung der zu laufenden Gefahr einzuziehen hofft. Ge-

Digitized by Google

schieht die Bezahlung nicht an dem bezeichneten Tage, so müssen von da an Verzugszinsen vergütet werden, und zwar von der ganzen Summe. Einige wollen jedoch die Berechnung der Zinsen von der Prämie nicht zulassen, weil Zins von Zins verboten sei; dabei ist aber zu erinnern, daß Prämie und Zinsen zweierlei ist, ganz abgesehen vom kaufmännischen Gebrauch, in laufender Rechnung vom Saldo des Vorjahrs, der doch auch Zinsen einschließt, Zinsen zu berechnen. Erfolgt die Bezahlung nicht innerhalb der festgesetzten Zeit, so pflegt der Inhaber des Bodmereibriefes, oder das Gericht, wohl eine kurze Frist zu gestatten, der Inhaber darf dann aber das Pfand nicht aus den Händen geben; thut er es so geschieht dies auf seine Gefahr.

11. Da der Geber die Seegefahr für das hergeliehene Geld läuft, so folgt daraus, daß ihn alle solche Werthverminderung des verbodmeten Gegenstandes trifft, die aus einer Seegefahr entsprungen ist, wie solches oben schon angegeben wurde. Aber auch alle Kosten, die nothwendig aufgewendet wurden, um den verbodmeten Gegenstand zum Bestimmungsplatz zu bringen, gehen der Forderung des Bodmereigebers vor, und sind also indirekt ebenfalls zu seinen Lasten, insofern der Werth des Unterpfandes dadurch geringer wird als die zu fordernde Summe.

Die Gesetze nennen als solche bevorzugte Forderungen:

1. Berglohn.
2. Lootsgeld, Tonnengeld.
3. Gage der Schiffsmannschaft.
4. Beitrag zur Havarie grosse für den verbodmeten Gegenstand.
5. Spätere Bodmereischulden, die geschlossen wurden, um die Erreichung des Bestimmungsplatzes zu ermöglichen.

Nachdem alles dieses aus dem Unterpfande bestritten worden, bleibt der Ueberschuß dem Geber für seine Forderung, so weit solcher zu seiner Befriedigung hinreicht.

12. Da das Pfand für die Dauer der ganzen Reise gestellt wird, so folgt daraus, daß bei Schiffbruch, oder bei Beendigung der Reise in einem Nothhafen, dem Gläubiger sein Recht an dem Unterpfande bleiben muß. Nur nach Englischem Recht ist dies nicht der Fall.

13. Werden Contrakte abgeschlossen, die die obigen Grundbedingungen nicht enthalten, so sind solche Contrakte keine Bodmereicontrakte, wenn sie denselben auch ähnlich sein mögen.

14. Contrakte, die außer den angegebenen noch andere Bedingungen

Digitized by Google

enthalten, sind als Bodmereicontrakte zu beurtheilen, so weit jene Grundbedingungen gehen; darüber hinaus aber nach dem besonders Festgestellten.

15. Der eigentliche Bodmereicontrakt ist also ganz besonderer Art und nach seinem eigenen Wesen zu beurtheilen.

16. Deßhalb schon ist es nothwendig, daß ein schriftlicher Contrakt angefertigt werde, aus welchem die Namen der Contrahenten, die Bezeichnung des zu verbodmenden Gegenstandes, die Bezeichnung der Reise, der Zweck der Anleihe, die Prämie, die Uebernahme der Seegefahr durch den Geber, deren Anfang und Ende, und die Verpflichtung zur Zurückerstattung des Darlehens und zur Bezahlung der Prämie genau hervorgehen. Aber auch, weil der Bodmereicontrakt auf die Rechte Dritter von Einfluß sein kann, ist die Schriftlichkeit erforderlich.

17. Wird der verbodmete Gegenstand der Gefahr gar nicht ausgesetzt, so kann die Prämie nicht verdient werden. Das Capital kann vom Geber zurückgefordert werden, und derselbe muß sich alsdann über die ihm zukommende Entschädigung mit dem Nehmer verständigen, wenn am Orte des Contrakts gesetzliche Vorschriften darüber nicht existiren. Nach den Gesetzen einiger Länder sollen in einem solchen Falle nur Zinsen vergütet werden, wodurch aber das richtige Maaß der Entschädigung des Gebers, der außer dem Zinsverlust doch auch noch eine Vergütung für gehabte Mühe bei Anschaffung und Auszahlung des Geldes beanspruchen kann, nicht erreicht wird.

18. Ein Bodmereicontrakt (Bodmereibrief) kann vom Geber veräußert werden, und der Inhaber tritt alsdann in die Rechte des Gebers. Um die Veräußerung vollziehen zu können, ist es aber nach den bestehenden Gesetzen fast überall erforderlich, daß der Bodmereibrief an N. N. oder dessen Ordre gestellt wurde. Denn die Stellung an N. N. ohne diese Beifügung würde immer die Einrede gestatten, daß N. N. nur persönlich zur Hebung der Schuld berechtigt sei. Auch könnte dann die Uebertragung nur durch Cession geschehen, wobei also, um eine solche gültig zu machen, die Zustimmung des Schuldners erforderlich wäre.

19. Ein Bodmereibrief ist ein versicherbares Interesse. Der Geber kann die übernommene Seegefahr versichern lassen, und der Versicherer vergütet ihm alsdann den Schaden, der aus einer Seegefahr hervorgeht. Da für den Geber das Capital und die Bodmereiprämie auf dem Spiele steht, so sollte es füglich gestattet sein, das Ganze, jedoch ohne Assecuranz-Prämie, die schon in der

Digitized by Google

Bodmerei-Prämie steckt, versichern zu lassen. Das ist aber nicht allenthalben der Fall, wie aus den anzuführenden Gesetzesstellen hervorgehen wird.

Weil nun ein Bodmereibrief versichert werden kann, so haben Viele darin eine Aehnlichkeit der Bodmerei mit der Re-Assecuranz erblicken und deshalb manche für das Assecuranzwesen erlassenen Gesetze auf die Bodmerei anwenden wollen. Mag aber auch zugegeben werden, daß einige Aehnlichkeit vorhanden ist, denn der Bodmereigeber, der versichern läßt, sucht sich eben so einer übernommenen Gefahr zu entledigen wie der Versicherer, der eine bei ihm geschlossene Versicherung unter Re-Assecuranz bringt, so bestehet doch der wesentliche Unterschied, daß der Bodmereigeber nur einen Theil seines gehofften Gewinns opfert, um sich völlig sicher zu stellen, während fast immer des Versicherers Ausgabe nicht allein die bereits gemachte Einnahme wegnimmt, sondern noch außerdem einen Zuschuß erfordert, woraus sich denn ergiebt, daß die Versicherung von Bodmereibriefen die Regel ist und daß die Re-Assecuranz nur ausnahmsweise vorkommt. Und dann ist die Grundverschiedenheit beider Verhältnisse doch auch zu beachten, denn der Bodmereigeber lässet ein wirkliches Eigenthum, nämlich sein auf einem angegebenen Pfande haftendes Darlehen versichern; der Versicherer, der eine Re-Assecuranz sucht, will sich dadurch nur für Leistungen decken, die möglicherweise noch von ihm gefordert werden können; der Erste will also nur seinen Besitz sichern, der Andere sich gegen Verlust schützen, was, wenn es auch zufällig gleiche Resultate geben kann, doch im Grunde wesentlich verschieden ist. Außerdem sind beide Einrichtungen selbstständig von einander entstanden, die Bodmerei ist bei weitem älter als die Assecuranz, es ist daher verwirrend, wenn bei gesetzlichen Vorschriften über das eine Institut auf das andere verwiesen wird, und gar nicht folgerichtig ist es, wenn Gesetze zuerst die Assecuranz und dann die Bodmerei behandeln.

Das oben Gesagte im Gedächtniß behaltend, gehen wir jetzt über zu den von verschiedenen bekannten und berühmten Schriftstellern entwickelten Ansichten, wobei wir oft in den Fall kommen werden, einiges bereits Erwähnte zu wiederholen, oder bei manchen Autoren dieselben Einwürfe zu machen, was aber nicht zu vermeiden ist, weil sonst Schweigen als Zustimmung gedeutet werden könnte.

Digitized by Google

III. Lehrsysteme.

Sollte der Umfang der vorliegenden Schrift in gehörigen Schranken gehalten werden, so war es durchaus erforderlich von den Lehrbüchern, die unseren Gegenstand behandeln, nur die kleinere Zahl zur Benutzung auszuwählen. Bei dieser Auswahl mußten vornehmlich solche Schriftsteller berücksichtigt werden, die gegenwärtig als Autorität gelten und in gerichtlichen Verhandlungen citirt werden; einige der älteren durften nicht fehlen, denn sie zeigen uns, wie die Ansichten in früherer Zeit gewesen sind, noch weniger konnten einige neuere Seerechtslehrer übergangen werden, denn in ihren Werken pflegt alles sorgsam zusammengetragen zu sein, was bis auf ihre Zeit auf dem Felde der Wissenschaft gewachsen war. — Dabei können wir uns jedoch nicht verhehlen und müssen vielmehr besonders darauf aufmerksam machen, daß es mit aller Autorität eine eigenthümliche Bewandniß hat. Wollte man alle von hochgestellten Schriftstellern dargelegten Ansichten ohne weitere Prüfung als maßgebend anerkennen, so würde dadurch sowohl der Irrthum als die Wahrheit gefördert werden, denn es muß wohl zugegeben werden, daß von Irrthum Keiner frei geblieben ist. Jeder aber, der eine solche nothwendige Sichtung vornimmt, stellt sich damit gleichsam über die Autorität, die er nur in Betreff gewisser Punkte als Richtschnur gelten lassen will. Demungeachtet läßt sich die Autorität nicht entbehren, nur wird es immer darauf ankommen, ob ihr Ansehen durch innere Gründe aufrecht zu erhalten ist. Diese Gesichtspunkte machen keinen Anspruch auf Neuheit, doch es ist mitunter zweckmäßig sich auch des Bekannteren zu erinnern, wenn solches dienlich ist, um einen genauern Einblick in die zu verhandelnde Sache und in die gegebenen Verhältnisse zu gewinnen.

Adrian Verwer. Nederlants See-Rechten; Avaryen; en Bodemeryen etc. Verhandelinge noopende het Recht der Hollantshe Bodemeryen; de derde Druk. Amsterdam 1730.

Derselbe citirt in Nachstehendem Hugo Grotius Einleitung zur Rechtskunde ꝛc.:

1. Bodmerei ist Gelddarlehen, wovon der Darleiher die Gefahr der See läuft. Dazu bemerkt Verwer: Die Gefahr, die er läuft, ist die des gegebenen Geldes, nichts weiteres und nichts anderes; mehr kann er nicht verlieren; dadurch unterscheidet er sich von

Digitized by Google

dem Versicherer. Jene haben also Unrecht, die da meinen, er laufe die Gefahr der verbodmeten Sache, wozu er doch in keine directe Beziehung trete, wie der Versicherer. Dazu aber führe ein Vermengen der Bodmerei mit der Assecuranz, wovon sie doch wie Tag und Nacht verschieden sei. — Die Gefahr selbst betreffend, so bedeute dies den Zufall, wodurch die verbodmete Sache nicht so viel zu Lande bringe, um den Bodmereibrief zu bezahlen. — Es heiße im Allgemeinen die Gefahr der See, oder um deutlicher zu sein, die Gefahr zur See. Sie begreife Alles, obwohl man Einiges namhaft machen könne, wie in der Versicherungs-Police geschehe. Doch könne man annehmen, daß in Holland (by ons) aller Schaden eingeschlossen sei, welcher dem verbodmeten Gegenstand auf der verabredeten Reise überkomme, ausgenommen innerer Verderb, Schuld des Rehmers u. dergl.

2. Da also der Darleiher nicht allein Gewinn, sondern auch Verlust erwarten könne, so sei es billig, daß er einen der Gefahr angemessenen Gewinn sich ausbedinge.

   Dieser Gewinn, bemerkt B. weiter, sei gewöhnlich der doppelte Betrag der Assecuranzsumme; z. B. von Smyrna nach Amsterdam sei die Assecuranz-Summe 20 %, und die Bodmerei-Prämie derselben Reise 40 %.

3. Bodmerei kann nicht allein durch den Rheder, sondern auch durch den Schiffer geschlossen werden.

   Diesen Pfad will B. verfolgen und ein Supplement geben, wovon Folgendes ein Auszug:

4. Rheder können Schiffe zum vollen Werthe verpfänden. Das Gesetz beschränkt sie nicht wie den Schiffer. Dem Darleiher haftet das Schiff als Unterpfand. Wird Geld auf Bodmerei angeliehen, um alte Schulden zu bezahlen, so soll in Amsterdam das Unterpfand nicht eher in Kraft treten, als nach Verlauf von 4 Wochen.

5. Jenseits der See, das ist jenseits der Meerenge von Dover, oder jenseits des Sundes, kann der Schiffer Bodmerei aufnehmen, doch nur bis zum Viertel des Werths vom Schiffe, außer in größter Noth.

6. Diesseits der See nur mit Zustimmung der Mehrheit seiner Rheder. Diese Zustimmung der Mehrheit wird auch verlangt, wenn ein Theil der Rheder das nöthige Geld selbst auf Bodmerei hergeben will.

7. Bei behaltener unbeschädigter Ankunft des Unterpfandes muß daraus die Bodmerei zum Vollen befriedigt werden. Ist es aber

Digitized by Google

durch rückgängige Conjunctur, oder durch inneren Verderb viel weniger werth, so kann der Nehmer durch Ueberlassung des Pfandes von seiner Schuld nicht los kommen.

8. Vor allem darf nicht mehr auf Bodmerei genommen werden, als man für den betreffenden Gegenstand gebraucht Wird hiergegen gehandelt, so muß der Mehrbetrag dem Geber zurückerstattet werden, nebst gewöhnlichen Zinsen, denn er hat keine Seegefahr gelaufen; es sei denn der Mehrbetrag wäre baar über See gesandt.
9. Der Bodmereibrief enthält immer die Bestimmung, wann das Risiko des Gebers endigen soll. Von da an beginnen die Verzugszinsen.
10—12. Gleichstellung des Darlehenvertrages mit der Bodmerei; die persönliche Verpflichtung zur Rückerstattung fängt an mit der Empfangnahme des angeliehenen Geldes, wogegen das Unterpfand als Sicherheit dient.
13. Durch den Schiffer aufgenommene Bodmerei müsse, wie schon das Wisby'sche Seerecht Art. 40 vorschreibe, binnen 14 Tagen nach Ankunft bezahlt werden, wenn der Boden so viel zu Lande bringt.
14. Wird die Bodmerei nicht bezahlt, verkauft der Geldnehmer das Schiff und setzt einen andern Schiffer darauf, so kann der Gläubiger binnen Jahr und Tag das Schiff wegen der darauf haftenden Schuld anhalten.
15 und 16. Erläuterung von 13 und 14.

Aus V. Bemerkungen über Art. 13 bis 16.

Zwischen holländischem und französischem Gesetze besteht ein Unterschied. Nach letzterem befreit nur Schiffbruch den Geldnehmer von seiner Verbindlichkeit, während nach ersterem alle Zufälle zu Lasten des Gebers sind.

Es ist kaufmännische Usanz, den Bodmereibrief, wenn er fällig geworden, zur schriftlichen Annahme zu präsentiren, gerade so wie einen Wechsel und mit demselben Erfolge. — Bleibt die Zahlung im Rückstande, so kann der Bodmereibrief an den Nehmer zurückgesandt werden, der dann verbunden bleibt, den Rest nebst Zinsen zu bezahlen u. s. w.

17. Nach Obigem müsse, als nach dem Landesgesetz, entschieden werden, und nicht nach römischem Recht, es sei denn, daß das Landesgesetz nicht ausreiche.
18. Dem Darleiher bleibt das Unterpfand binnen Jahr und Tag als Sicherheit, doch muß der Bodmereibrief ausgestellt sein über

Digitized by Google

Gelder die außerhalb Landes zum Bedarf von Schiff und Gut aufgenommen sind; zum Ankauf von nothwendigen Bedürfnissen (nootsakelykheden) oder zur Beförderung der Reise.

19. Vom Privilegium des Darleihers auf das Unterpfand.

20. Von zwei oder mehren Bodmereien geht die letztere der früheren vor. Es sei denn, daß an demselben Ort vor Abgang des Schiffes mehrere Bodmereischulden contrahirt wurden, dann genießen sie unter einander dasselbe Vorrecht.

21. Ueber Präferenz zwischen mehreren Pfandgläubigern.

Anmerkung. Rangordnung der Gläubiger:

1. Die Berger wegen Berglohn.
2. Die Schiffsleute wegen Heuer.
3. Die Ladungsinteressenten wegen Auslieferung der Güter; desgleichen wegen Beitrag des Schiffes zu geworfenen Gütern.
4. Andere Gläubiger, die im theilweisen Besitz sind; z. B. ein Zimmermann, so lange er das Ruder auf seiner Werft hat, und das Schiff nicht abfahren läßt; ein Segelmacher, der die Segel auf seinem Boden hat.

Dann folgt die zweite Classe, ohne Besitz:
Bodmereischulden, Lieferanten, Arbeitsleute ꝛc.

Deren Rang wird beurtheilt nach der Zeit, nämlich:

I. Alle die Vorschuß geleistet haben, während das Schiff in ein und demselben Hafen lag, concurriren mit einander.

II. Die in einem spätern Hafen Geld auf Bodmerei vorgestreckt haben, gehen den frühern Gläubigern vor.

22. 23. Mit Anmerkung. Beispiel einer Abrechnung, wo Schiff und Fracht nach Bezahlung von Berglohn ꝛc. nicht so viel aufbringt, um den Bodmereibrief zum Vollen zu bezahlen.

24. Kann aber Berglohn und Bodmereibrief aus dem Erlös des Unterpfandes bestritten werden, so darf der Bodmereigeber um nichts verkürzt werden.

Anmerkung. Unterschied zwischen holländischen und französischen Gesetzen. Von letzteren verordnete die Ordonnanz der Marine von 1681: Les donneurs à la grosse contribueront, à la décharge des prenneurs, aux grosses avaries; comme rachats, compositions, jets, masts et cordages coupés, pour le salut commun du navire et des marchandises. Also: Die Bodmereigeber sollen zu Gunsten der Nehmer zur Havarie grosse beitragen.

Wogegen in Holland die Regel gilt: Bodmerei zahlt keine Havarie.

Digitized by Google

In Frankreich erlischt die persönliche Haftung des Nehmers nur bei Totalverlust oder Untergang der verbodmeten Sachen. Doch im Fall von Schiffbruch soll das Gerettete für den Bodmereibrief eintreten.

In Holland dagegen gilt nicht allein der Schiffbruch, sondern alle Zufälle befreien den Nehmer.

Dann folgt eine Auseinandersetzung, warum der Bodmereicontrakt kein gemischter Contrakt, aus Darlehen und Assecuranz, sei; noch weniger ein contractus innominatus; sondern eben ein contractus mutui.

25. Die Sicherheit des Unterpfandes beruht in Holland nicht auf Bedingung, sondern auf Gesetz. Wird im Bodmereibrief nur gesagt, das Geld sei angeliehen auf den Boden oder Kiel des Schiffes, und ist nichts von Unterpfand erwähnt, so tritt das Pfandrecht nach dem Gesetz doch ein.

26. Das oben erwähnte Vorrecht, welches Gelder genießen, die im Auslande dargeliehen worden, erstreckt sich auf Schiffe bei Bodmereien, die in der Heimath geschlossen wurden.

27. Das Pfandrecht erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes, ebenso auf die Fracht.

28. Soweit von Bodmereien auf Schiffe. Nun von der auf Güter.

29. Diese ist zweierlei Art. Im Auslande aufgenommene, oder hier in Holland. Bei der ersten kommt immer dasselbe Recht wie bei Schiffen in Anwendung.

30. Bei der zweiten Art ist dieser Unterschied: solche Güter müssen, um ein Pfandrecht darauf zu haben, dem Darleiher zur Hand oder unter seine Gewalt gestellt sein. Geschieht dies nicht, so hat er bei Unvermögen des Bodmereinehmers kein Vorrecht vor andern Gläubigern.

31. Deswegen läßt man auch bei Bodmereien auf Güter von einigem Werth den Schiffer auf dem Connossemente sich verpflichten, die Güter am Bestimmungsplatze nicht anders als mit Zustimmung des Bodmereiinhabers abzuliefern.

32. Der Inhaber eines solchen Connossements soll ein Vorrecht haben vor Bodmereischulden, welche der Ablader vor oder neben der auf dem Connossemente bemerkten Summe auf dieselben Güter aufgenommen hat.

33. Kommt die verbodmete Sache unterwegs an, bei Schiffbruch oder sonstigem Zufall, so hat der Bodmereigeber, nicht aber der Nehmer, Gewalt darüber.

Digitized by Google

34. Befugniß zur Versicherung von Bodmerei Seitens des Gebers. Bodmerei-Prämie darf nicht mit versichert werden. — Der Versicherer übernimmt dann die Gefahr, die auf dem Geber ruht; folglich nicht die Havarie.

Anmerkung von Verwer. Prämie nicht, weil Gewinn oder unsichere Retouren nicht versichert werden dürfen.

35. Dagegen kann der Nehmer sich gegen Havarie grosse versichern lassen.

36. Ferner ist in Amsterdam gesetzlich verordnet, daß keine Versicherung geschlossen werden soll auf Bodmereigelder, die auf Güter gegeben wurden, es sei denn, daß solches auf dem Connossemente mit Angabe von Datum, Ort, Namen des Gebers und Nehmers und für wessen Rechnung gegeben, bemerkt wurde. — An Orten wo man keine Connossemente zeichnet, soll der Beweis durch den Bodmereibrief geführt werden. Verwer führt dann folgende Erklärung von Amsterdamer Kaufleuten an, vom 17. September 1699, über das wahre Recht der Holländischen Bodmerei: Bodmereigeld, auf rechte Avantur der See, wird einzig und allein in diesem Sinne gegeben oder empfangen:

1. Daß der Geber nicht zur Havarie grosse beizutragen braucht.
2. Wird die verbodmete Sache durch cas fortuit vermindert, bringt sie aber nachher noch mehr auf als den Inhalt des Bodmereibriefs, so soll in solchem Fall die Bodmerei zum Vollem aus der verbodmeten Sache bezahlt werden.

Es müsse denn im Bodmereibrief anders ausbedungen sein.

Daß Adrian Verwer ein mit klarem Verstande begabter Mann gewesen sein muß, ist schon aus seinem lichtvollen Vortrage zu ersehen, und daß er zugleich große Stücke auf vaterländisches Recht und Sprache gehalten hat, dafür finden wir hinreichende Belege in seinem Werke. In der Vorrede setzt er es auseinander, daß die sogenannten Wisby'schen Rechte eigentlich das Seerecht von Damme in Flandern gewesen seien, überhaupt sei die Entscheidung von Seesachen vordem in Holland nicht so sehr nach obrigkeitlichen Gesetzen und Rechten, als nach besondern Gewohnheiten und Satzungen seefahrender Schiffer und Kaufleute geschehen, wie es denn auch bei der Eigenthümlichkeit der Seesachen selbst dem erfahrensten Gesetzgeber schwer sein würde, solche Gesetze zu erdenken, wie der Seehandel sie erfordere. Erst im sechszehnten Jahrhundert habe man die in Verwirrung gerathenen alten

Digitized by Google

Usanzen gesetzlich geordnet, und die darüber erlassenen Ordonnanzen drucken lassen, doch hätten die Vorfahren das Alte mit so vieler Achtung und Liebe gehegt, daß sie im Eingange dieselben Usanzen, womit sie sich so lange beholfen, abdrucken ließen, und zwar unter dem Titel: Wisby'sches Seerecht, was sie aber niemals gewesen, sondern eben das Seerecht von Damme, welche Beleuchtung er dann durch Anführung von Thatsachen begründet. — Nach Beendigung des Vortrags über Bodmerei findet Verwer sich veranlaßt, den Gebrauch der allgemeinen Landessprache zu empfehlen, namentlich bei Lehrvorträgen. Bei kritischen Untersuchungen sei das wohl anders, da müsse man, um schnell verstanden zu werden, mitunter „Bastard-Ausdrücke" gebrauchen. Gesetze sollten sich aber vor Allem davon frei halten.

Bedenken wir nun, daß zu der Zeit wo Verwer schrieb, die Hinneigung zum Fremdländischen in der gelehrten Welt noch in hohem Grade vorherrschte, so müssen wir gestehen, daß ein nicht gewöhnlicher Muth dazu gehörte, um abweichende Ansichten vorzubringen, und eine besondere Tüchtigkeit, um sie geltend zu machen. Diese von uns anerkannte Tüchtigkeit ist es auch, welche es veranlaßte, daß die Abhandlung von Verwer in der vorliegenden Schrift als Ausgangspunkt und Grundlage gewählt worden ist, eine Wahl, die wir durch die oben mitgetheilten Characterzüge unseres Verfassers, wenn dies überhaupt erforderlich ist, zu rechtfertigen gedachten.

Gehen wir nun zu seinem Lehrvortrage über, so finden wir, daß Verwer gegen die Vermengung von Assecuranz und Bodmerei entschieden Einsprache erhebt, daß er die Bodmerei aus ihrem eigenen Wesen und den daraus hervorgegangenen Landesgesetzen beurtheilt wissen will, und nur wo diese nicht ausreichen, soll römisches Recht gelten. — Auffallend ist es dagegen, daß Verwer, als practischer Kaufmann, beim Ristorno nichts davon erwähnt, daß die Vergütung von gewöhnlichen Zinsen den Geber nicht zur Genüge entschädigt, auch daß er die Anwendung des Wechselrechts auf Bodmereibriefe zu billigen scheint. Ein Wechsel gehet nämlich durch Verkauf von einer Hand in die andere, während ein Bodmereibrief vom Geber nur zur Besorgung der Einlösung einem Dritten übersandt zu werden pflegt. Und wenn er bei 13 vom Wisby'schen Seerecht spricht, so ist dabei zu bemerken, daß der Art. 40 desselben nicht von eigentlicher Bodmerei, sondern nur von Gütern handelt, die der Schiffer im Auslande aus Noth verkaufte.

Digitized by Google

Hermann Langenbeck, J. U. D. Anmerkungen über das Hamburgiſche Schiffs- und Seerecht. 2. Auflage. Hamburg 1740.

Der 18. Titel handelt von der Bodmerei, Seite 270 bis 295, wovon wir auszugsweiſe Folgendes mittheilen: „Bodmerei wird abgeleitet von dem Boden, der auf dem Kiel des Schiffes ruht; der Bodmerei-Contrakt hat einigen Zuſammenhang mit der Verpfändung und viele Aehnlichkeit mit der Aſſecuranz, doch aber unterſcheidet er ſich von allen andern Contrakten, auch von der Anleihe; denn der Bodmerei-Contrakt erliſcht, wenn das Unterpfand verloren geht; das Unterpfand muß der Geber nothwendigerweiſe der Gefahr ausſetzen; bei der Aſſecuranz werde zwar auch eine Prämie ſtipulirt für die Uebernahme der Gefahr, und auch der Bodmereigeber übernehme eine Gefahr, wofür er die Prämie genieße, doch aber ſeien die Aſſecuranzgeſetze auf die Bodmerei ganz unanwendbar, auch trage der Geber weder Havarie groſſe noch Havarie particulaire, und ſomit bleibe die Bodmerei von der Aſſecuranz ein ganz ſeparates Weſen.“

Was der Bodmereibrief enthalten müſſe, wird genau und erſchöpfend angegeben, nämlich: Namen des Gebers und des Nehmers; desgleichen des Schiffes und Schiffers; Bezeichnung des verbodmeten Gegenſtandes; des Orts, wo die Ladung eingenommen und desjenigen, wohin das Schiff beſtimmt iſt; die Summe, welche aufgenommen wurde nebſt der Urſache der Aufnehmung; die Bedingung: auf Bodmerei und rechte Avanture der See, und wann die Gefahr endigen ſoll; die Verpflichtung zur Zahlung der aufgenommenen Summe nebſt der Prämie, ſofern der Boden ſo viel zu Lande bringt, nach Ankunft des Schiffes am Beſtimmungsplatz oder wo es ſeine Ladung brechen wird, bei Verpfändung des Schiffes ꝛc. und bei perſönlicher Verpflichtung des Nehmers zu feſter Haltung des Contrakts.

Sehr bezeichnend iſt es ausgedrückt, was unter der perſönlichen Verpflichtung des Nehmers verſtanden werden muß. Verpflichtet ſich derſelbe perſönlich zu mehr als zur feſten Haltung des Contrakts, etwa zur Bezahlung der aufgenommenen Summe nebſt Prämie, wie dies irrigerweiſe vorkommt, ſo ſtreitet das wider die Natur des Bodmerei-Contrakts; denn der Geber ſoll ſich nur an das ihm geſtellte Unterpfand, nicht aber an die Perſon des Nehmers halten können, außer wenn das Pfand durch eigne Schuld des Nehmers verloren geht, wo

Digitized by Google

es sich dann aber von selbst versteht, nach der alten Regel: wer Schaden thut, muß Schaden bessern.

Was L. über Havariebeiträge von Bodmereigeldern sagt, ist etwa Folgendes: Bodmerei an sich bezahlt keine Havarie, aber wohl das Verbodmete, deshalb kann der Nehmer sich für Havarie grosse versichern lassen, nicht aber den verbodmeten Gegenstand, weil er davon kein Risiko läuft, das vielmehr der Geber übernommen hat, der seinerseits diese Gefahr versichern lassen kann. — Denn eines Theils kann von Bodmerei keine Havarie bezahlt werden, weil sie keinem reellen Schaden unterworfen ist, und dann auch deshalb nicht, weil so wenig Schiffer als Ladungsinteressent gegen den Inhaber des Bodmereibriefes wegen erlittener Havarie einigen Regreß haben, so lange das Schiff so viel zu Lande bringt, als die Bodmerei beträgt. Es findet sich aber gleichsam Havarie an der Bodmerei selbst, wenn das vorgeschossene Geld aus dem Pfande nicht zum Vollen bezahlt werden kann, obgleich dem Bodmeristen solches getreulich übergeben ward. Dann muß er sich, wenn sonst die Bodmerei bona fide contrahirt war, mit dem Pfande begnügen. — Das Französische Recht betreffend, welchem zufolge der Bodmereigeber zur Entlastung des Nehmers zur Havarie grosse beizutragen habe, aber nicht zur Havarie particulaire, und welches nur bei Schiffbruch die Bodmerei auf den Werth des Geborgenen reducire, dann aber bei Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz den Bodmeristen dem Assecuradeur vorziehe, so meint Langenbeck: „Dergleichen Constitutiones confundiren die Natur der Sachen. Wir bleiben bei unserm Recht."

Hier finden wir nur Anlaß zu einigen erläuternden Bemerkungen: Wenn gesagt wird, der Geber trage weder Havarie grosse noch Havarie particulaire, so wird damit gemeint, die dargeliehene Summe selbst sei frei von direkten Beiträgen zur Havarie, welche das gestellte Unterpfand erleidet. So lange also das Unterpfand, nachdem erlittene Havarien bestritten worden, zur Befriedigung des Gebers hinreicht, muß ihm die reelle Summe von Capital und Prämie ausbezahlt werden, wobei es nach Langenbeck keinen Unterschied machen soll, ob der Bestimmungsplatz erreicht oder die Reise in einem Nothhafen beendigt wird, die „aufgenommene Summe nebst der Prämie" muß bezahlt werden, „sofern der Boden so viel zu Lande bringt, am Bestimmungsplatz oder wo das Schiff seine Ladung brechen wird." — Wurde dies im Contrakte ausbedungen, so dürfte nichts dabei zu erinnern sein,

Digitized by Google

sonst aber kann die Prämie nur nach Erreichung des Bestimmungsplatzes, nicht aber in einem Nothhafen, als verdient betrachtet werden.

Johann Weskett, Theorie und Praxis der Assecuranzen; aus dem Englischen übersetzt und mit Zusätzen und Anmerkungen vermehrt von Joh. Andr. Engelbrecht; Lübeck 1782. Citirt Casaregis, Magens, Roccus, Valin u. A.

Der 1. Band enthält S. 175 ff. einige Bemerkungen über Bodmerei, welche in England um das Jahr 1622, als Gerhard Malynes, ein erfahrener und gelehrter Kaufmann, seine lex mercatoria schrieb, wohl bekannt gewesen sei. M. erkläre Bodmerei für einen Contrakt, der aus Zinsen und Assecuranz zusammengesetzt sei, erwähne aber nichts darüber, wie es bei der Havarie gehalten werden solle. W. meint, wenn der Geber sich versichern lasse, so sei solches als eine Reassecuranz anzusehen; und die Clausel in Spanischen Bodmereibriefen, das Risiko solle in 24 Stunden nach Ankunft endigen, erklärt er für widersinnig; in so kurzer Zeit könne das Geld nicht angeschafft werden; es sei besser eine gewisse Anzahl von Tagen zu stipuliren. (Er übersieht aber dabei, daß damit nur das Aufhören der Seegefahr gemeint ist.)

Zweckmäßig sei es, wenn der Nehmer dem Geber einen obrigkeitlich attestirten Ueberschlag vorlege, um die Verwendung des anzuleihenden Geldes zu erweisen. Obgleich kein Gesetz dies vorschreibe, so sei es doch Ehrensache des Gebers, darauf zu sehen, daß dem abwesenden Rheder Recht widerfahre. (Gewiß ein sehr nützlicher Wink.)

W. theilt das Formular eines in Cadix gebräuchlichen Bodmerei-Contrakts mit. Geht das Schiff auf der Herreise verloren, und wird nichts geborgen, so bezahlt der Nehmer nichts. Strandet es auf der Hinreise, und wird etwas geborgen, dann soll der Geber an dem Geretteten, so viel die Verschreibung beträgt, und der Rheder für den übrigen Werth daran Theil haben. Das Netto soll pro rata vertheilt werden. — Das Risiko soll endigen binnen 24 Stunden nach Ankunft, die Bezahlung soll binnen 15 Tagen geschehen.

Aus dem Eingangs Angeführten haben wir bereits gesehen, daß der Bodmerei-Contrakt nur aus seinem eigenen Wesen erklärt werden kann, und wir wissen daher, daß es zu nichts führt, wenn man ihn durch andere ähnliche Contrakte anschaulicher machen will. Wie es

Digitized by Google

jetzt in England mit der Havarie gehalten wird, erfahren wir weiter unten. Die in dem früher in Cadix gebräuchlichen Bodmereibrief enthaltene seltsame Bedingung, bei einem Bergungsfall das Gerettete pro rata zu vertheilen, ist durch die spätere Gesetzgebung beseitigt, und kann nur als geschichtlich merkwürdig angesehen werden.

Balthasar Marie Emérigon, Advokat und Admiralitätsrath. Traité des assurances et des contrats à la grosse. - II. Thle. Marseille 1783.

Der zweite Theil enthält von S. 377 bis 595 die Abhandlung über Bodmerei in 12 Capiteln.

Von schriftstellerischen Autoritäten citirt Emérigon vornehmlich Targa, Pothier, Valin.

Die Aehnlichkeit zwischen Bodmerei und Assecuranz kommt Emérigon so groß vor, daß er sie Zwillingsbrüder nennt, die dem Seehandel ihre Entstehung verdanken. Die Definition des Bodmerei-Contrakts giebt er nach Pothier: Derselbe ist ein Vertrag, wodurch einer der Contrahenten, der Geber, dem andern, dem Nehmer, eine gewisse Summe Geldes vorstreckt, mit der Bedingung, daß im Fall die Gegenstände, für welche das Geld hergeliehen war, durch Seegefahr oder höhere Gewalt verloren gehen, der Geber alsdann sich mit dem begnügen müsse, was etwa davon übrig bleibt, und daß bei glücklicher Ankunft, oder im Fall diese nur durch innern Verderb des Gegenstandes, oder durch Schuld des Schiffers und der Schiffsmannschaft verhindert wurde, der Nehmer gehalten ist, dem Geber die Summe mit einem gewissen verabredeten Gewinne, als Preis der Gefahr der besagten Gegenstände, zurückzuerstatten. (Wir würden lieber sagen: als Preis der Gefahr des dargeliehenen Geldes.) Im Französischen heißt der Contrakt deshalb à la grosse avanture, weil der Geber sein Geld der avanture der See aussetze, „und zur großen Havarie beitrage". Eine Untersuchung, ob der Bodmerei-Contrakt gesetzlich sei, oder ob er dem Wuchergesetze anheimfalle, und die Anführung der Gründe verschiedener Rechtslehrer für und wider, mußte E. wohl nicht für ganz überflüssig halten, obgleich er dabei bemerkt, in Frankreich, wo jene im Kanonischen Rechte enthaltenen Gesetze nie publicirt worden, sei dies von keinem Werth. — Was den Charakter des Contrakts betreffe, so sei dieser weder ein Verkauf, noch ein Gesellschaftsvertrag, noch eine Versicherung, noch weniger ein ungeheuerliches Gemisch (composé monstrueux) verschiedener Contrakte, sondern ein benannter (nommé) Con-

Digitized by Google

trakt, der im Handel zum Besten der Gesellschaft eingeführt sei; er mache eine besondere Gattung aus, seine Gesetzlichkeit sei allenthalben anerkannt, und er sei mehr dinglich als persönlich. — Wesentlich sei, daß das hergegebene Geld wirklich auf einen der Gefahr der See auszusetzenden Gegenstand verwandt wurde, daß diese Gefahr für den Geber sei; und erst bei dem Anfang der Gefahr werde der Vertrag ein wirklicher Bodmereivertrag. — Der Unterschied zwischen dem Bodmerei-Contrakt und der Anleihe, dem Gesellschaftsvertrage und der Assecuranz wird näher beleuchtet; als Aehnlichkeit mit der Assecuranz aufgeführt: die Seegefahr, die Prämie, die Bestimmung derselben gemäß der Gefahr; als Ungleichheit: bei Schiffbruch habe der Geber das volle Vorrecht auf das Geborgene, ohne den Nehmer concurriren zu lassen, während dies bei der Assecuranz anders sei; der Geber sei frei von Havarie part.; der Versicherer nicht. Unbeschränktheit des Risikos bei der Bodmerei, wogegen der Versicherer sich verclausuliren könne. Unterschied vom Pacotillen-Vertrage. Form des Bodmerei-Contrakts; gedruckte Formulare existiren in Frankreich nicht; es genüge, wenn die Akte nach dem Gutfinden der Partheien angefertigt wird, und daß sie nichts enthält, was gegen die Natür des Vertrags ist. — Gegen die Meinung Valin's ist Emérigon der Ansicht, daß Schriftlichkeit vor Allem nöthig sei. — Damals bestehende gerichtliche Förmlichkeiten findet E. nachtheilig für den Handel und von gar keinem Nutzen für die Partheien. — Was der Bodmereibrief nothwendig enthalten müsse, sei: Namen des Gebers und Nehmers, Schiff und Capitain, Summe, Prämie, Zeit und Ort der Gefahr, Bezeichnung des Unterpfandes ꝛc. — Von der Prämie. Keinen Bodmerei-Contrakt könne es geben ohne Nennung der Prämie. Was Rechtens sei, wenn man vergessen die Prämie zu stipuliren? Dann müsse die coursmäßige Prämie angenommen werden. (Da aber die Beschaffenheit von Schiff und Ladung bei Würdigung der Gefahr außer der Reise wesentlich in Betrachtung kommt, so kann es eine coursmäßige Prämie nicht geben. Siehe Pöhls weiter unten, der auch über diese Frage handelt.) Die Prämie wird nicht bezahlt, wenn der Geber keine Gefahr gelaufen hat, ebenfalls nicht, wenn der verbodmete Gegenstand untergeht. Ist die Prämie einmal festgesetzt, so kann inzwischen eingetretener Krieg oder Frieden keine Aenderung derselben bewirken. Sobald das Risiko angefangen hat, kann die Prämie nicht vermindert werden. War die Prämie für Hin- und Herreise stipulirt, und unterbleibt die Herreise, so muß sie zum Vollen bezahlt werden. Die Ansicht von Valin und Pothier stehe dem entgegen; doch wird sie widerlegt durch Anführung von Entscheidungen französischer Gerichtshöfe. — Verzugszinsen vom

Digitized by Google

Capital; wurde nach damaligem französischen Recht auch von der Prämie vergütet, was E. billigt, Pothier und andere nicht.

Vom Klagerecht. Die Rheder werden durch Handlungen des Capitains, selbst des Setzschiffers (capitaine subrogé) verbunden. Nicht aber wenn er im Wohnort des Rheders Bodmereigeld aufnimmt. Verweigert ein Mitrheder seinen Beitrag zur Ausrüstung, so darf für seine Rechnung Bodmerei genommen werden. — Unredlichkeit des Schiffers schadet dem Geber nicht, der in guter Treue mit ihm verhandelte; der Geber ist nicht gehalten, die gute Verwendung des Darlehens zu beweisen; überhaupt hat er ein Klagerecht, wenn er in gutem Glauben das Geld hergegeben hatte; dem Rheder liegt der Beweis ob, daß zwischen dem Geber und dem Capitain ein heimliches Verständniß stattfand. Verkauft der Schiffer aus Noth während der Reise einen Theil der Ladung, so wird dieser so angesehen, als sei er nicht aus dem Schiffe geschieden, weshalb auch die Fracht dafür zu zahlen ist. — Kann der Schiffer auf seinen Rheder ziehen? Anführung des Hanseatischen Seerechts und des Reglements von Antwerpen, welche Bodmereianleihen erst dann erlauben, wenn der Schiffer keinen Wechsel auf seinen Rheder abgeben kann. Nach französischem Recht (wobei E. mehrere gerichtliche Entscheidungen anführt), bleibt der Schiffer persönlich verpflichtet, wenn der Rheder den Wechsel nicht annimmt. Der Schiffer darf keine Verpflichtung eingehen, die nicht im Schiffe selber wurzelt, außer wo seine Rheder in ihrer Instruktion ihn dazu ermächtigt haben.

Hatte der Schiffer im Bodmereibriefe sein Vermögen und seine Person verbunden, so ist er bei Ankunft zur Bezahlung der Bodmereischuld persönlich verpflichtet, selbst wenn das Schiff ꝛc. nicht so viel werth ist als der Belauf des Bodmereibriefs; aber nicht, wenn er bloß in seiner Eigenschaft als Capitain contrahirte. — Nach der allgemeinen Regel kann auf alles, was ein Gegenstand der Versicherung sein kann, Bodmerei genommen werden. Wird das Casko verpfändet, so ist usanzmäßig die Ausrüstung darin begriffen.

Wird die Ladung verpfändet, so ist darunter auch der während der Reise für Rechnung des Nehmers eingeladene Theil begriffen. (Wir müssen dazu bemerken, daß dieser Satz unmöglich als zu Rechte bestehend angesehen werden kann; denn der Geber kann sich nur an das ihm gestellte Unterpfand halten.)

Auf Fracht Bodmerei zu nehmen ist verboten, denn wie Valin bemerkt, wird der Nehmer sich dann wenig um Fracht kümmern, die ihm doch nicht zu gut kommen soll. Aber derselbe Autor setzt hinzu,

Digitized by Google

auf verdiente Fracht könne Bodmerei genommen werden, d. h. es könne Geld auf Bodmerei genommen werden, um es zur Bezahlung einer Fracht zu verwenden, deren Zahlung „auf jeden Fall“ stipulirt sei. (Wie wenig stichhaltig die zur Rechtfertigung des Verbots angeführten Gründe sind, muß auffallen. Eben so gut könnte man dann auch die Verbodmung des Schiffers verbieten, weil der Nehmer sich wenig darum bekümmern werde.)

Ebenfalls ist es nicht erlaubt, Gewinn zu verbodmen; „denn das ist etwas ungewisses, und was physisch nicht existirt“. (Gewinn allein zu verbodmen mag allerdings gefährlich erscheinen; er muß mit der Waare verbodmet werden, und dann kommt es zunächst darauf an, ob der Geber das einen möglichen Gewinn einschließende Unterpfand für genügend hält.)

Gage. Nach der Ordonnanz von 1681 ist es den Matrosen erlaubt, in Gegenwart und mit Genehmigung des Capitains, Bodmerei auf ihre Heuer zu nehmen, aber dieselbe darf die Hälfte der Heuer nicht überschreiten. E. macht aufmerksam auf die Schwierigkeit, dies praktisch anzuwenden, wenn die Heuer monatweise sei; auch werde zwei Monat Handgeld gegeben. Uebrigens sei ihm nie ein Bodmereibrief dieser Art vorgekommen; auch stehe die neuere Gesetzgebung dem entgegen. — Ob ein der Gefahr bereits ausgesetzter Gegenstand verbodmet werden könne? Versichern kann man einen solchen Gegenstand wohl, aber nicht Bodmerei darauf geben, wenigstens lassen sich keine Rechte Dritten gegenüber dadurch begründen. Anführung von Valin, der anderer Ansicht.

Gesetzlich steht nichts im Wege, auch andere Sachen als Geld auf Bodmerei zu geben.

Vom Ristorno. Gehet das Schiff nicht in See, so tritt das Ristorno ein; hat das Risiko einmal angefangen, so besteht der Contrakt; „keine Gefahr, keine Prämie“; nach italienischen Schriftstellern ist das Ristorno nur zulässig bei Einstellung der Reise in Folge höherer Gewalt; in Frankreich auch, wenn der Nehmer freiwillig die Verladung der Güter aufgiebt; es tritt dann die Vergütung der gewöhnlichen Zinsen ein. (Dies ist aber keine genügende Entschädigung.)

Wer eine größere Summe auf Bodmerei nimmt, als sein Interesse beträgt, muß sich darüber ausweisen, daß er nicht so viele Güter verladen konnte, als die angeliehene Summe ausmachte; doch muß dies geschehen, ehe das Schiff zurück ist. Bei betrügerischer Absicht muß er das Ganze zurückerstatten, wenn das Schiff verloren geht oder genommen wird. Zwar ohne Prämie, doch mit Zinsen; kommt

Digitized by Google

das Schiff glücklich an, so muß er außer dem Capital die Prämie vom Ganzen zahlen. — Der Nehmer muß im Fall von Verlust des Schiffes ꝛc. beweisen, daß Gegenstände zum Belauf der aufgenommenen Summe verschifft waren.

Von der Gefahr. Der Geber ist nach der Ordonnanz frei von Havarie particulaire, wenn nicht eine dem entgegenstehende Uebereinkunft getroffen wurde; doch E. hat nie eine solche Uebereinkunft gesehen. Der Geber trägt bei zur Havarie grosse; er trägt nur die Seegefahr; ist frei von innerem Verderb; er steht nicht ein für Handlungen der Eigner, Schiffer oder Befrachter; alles nach der Ordonnanz. Die Gefahr endigt mit Ankunft des Schiffes am Bestimmungsplatze, bei Waaren mit Landung derselben. — Der Geber ist nicht verantwortlich für Veränderung der Reise oder des Schiffes, außer wo Seeunfälle eine solche Veränderung herbeiführen (was sich übrigens schon aus dem Contrakte ergiebt).

Von der Bezahlung des Bodmereibriefs. Bodmereibriefe an Ordre des Gebers sind verkäuflich, und der Inhaber tritt ganz in die Rechte des Gebers. Aber war der Bodmereibrief nicht an Ordre gestellt, so kann die Compensation und andere Einreden gegen den Inhaber erhoben werden. Die Bezahlung geschieht nach beendigtem Risiko, in der festgesetzten Zeit, oder wenn nichts bestimmt war, in billiger Frist, um die Gelder anschaffen zu können; auch wenn bestimmt wurde: „nach Ankunft zu bezahlen“. Dem Richter steht es dann zu, eine Frist zu bestimmen. — Findet sich am Bestimmungsorte Niemand, das Geld zu empfangen, so hat der Nehmer die Wahl, das Geld zu deponiren, oder es mit sich zu nehmen, im letzten Fall aber auf seine Gefahr. (Dann wird er vernünftigerweise die Deponirung vorziehen, weil er sonst durch Bezahlung der Assecuranz-Prämie nur in Unkosten käme.)

Von der Verjährung. Da die Ordonnanz keine Frist feststelle, so verjähre die Klage des Gebers in 30 Jahren.

Von der Bürgschaft. Zu Emérigon's Zeit kam es häufig vor, daß Nehmer von Bodmereigeldern einen Bürgen stellten. Dieser Bürge trat dann gegen den Geber in dieselben Verpflichtungen ein, die ursprünglich der Nehmer hatte.

Bei Schiffbruch und sonstigen größeren Unfällen erlischt die Verbindlichkeit des Nehmers; der Geber hat dann ein Recht auf das Geborgene, bei Verbodmung eines Schiffes auch auf die Fracht.

Von dem Vorrechte des Gebers auf die der Gefahr ausgesetzten Gegenstände. Dies muß durch Gesetz bestimmt sein; wenn der

Digitized by Google

Gegenstand untergeht, worauf das Vorrecht begründet ist, so erlischt dasselbe.

Die Rangordnung der Vorrechte auf ein Schiff, welches noch keine Reise gemacht hat, giebt Emérigon wie folgt an:

Zuerst kommt der Verkäufer, die Arbeiter, die Gläubiger für Holz, Tauwerk ꝛc.

Und im zweiten Rang der Geber auf Bodmerei.

Rangordnung der Vorrechte bei einem Schiffe, das von einer Reise zurückkehrt:

1) Matrosen für ihre Gage.

2) Anleihen während der Reise.

3) Geber auf Bodmerei vor der Abreise; Lieferanten von Holz ꝛc., Arbeitslohn.

4) Befrachter (Marchands-chargeurs).

5) Assecuranzprämien des Caskos.

6) Gelder, deren Anleihe prolongirt ward.

7) Der Verkäufer eines Schiffes, wenn der Kaufpreis noch nicht berichtigt ist.

Rangordnung der Vorrechte auf Ladung:

1) Unkosten des Lossens.

2) Fracht und Havarie grosse.

3) Anschaffungen während der Reise.

4) Geber auf Bodmerei vor der Abfahrt; derselbe desgleichen im Nothhafen zur Vermehrung der Ladung.

Wer Holz zum Bau eines Schiffes geliefert hat, kann, wenn dasselbe bereits verwandt worden, nicht reklamiren. Dies kann aber bei Gegenständen geschehen, die vom Schiffe getrennt werden können, Segel ꝛc.

Nach der Ordonnanz haben Lieferanten ꝛc. nur ein Vorrecht auf das Schiff; also nicht auf die Assecuranz eines Schiffes, welches ihnen nie gehört hat. Sollte es der Fall sein, so würden auch Matrosen ꝛc. ein Vorrecht auf die Assecuranz haben, und der Zweck der Assecuranz würde dadurch verfehlt.

Wenn Emérigon von der zwangsweisen Verbodmung für Rechnung eines den Beitrag zu Ausrüstungskosten verweigernden Rheders spricht, so muß es bei einem so gründlichen Schriftsteller auffallen, daß er nichts über die praktische Ausführbarkeit der Verbodmung eines Schiffspartes sagt. Denn mehr wie das betreffende Part darf doch nicht verbodmet werden, und wo bleibt da für den Geber die genügende

Digitized by Google

Sicherheit? An das ganze Schiff darf er sich nicht halten, und an einen ideellen Theil desselben kann er sich nicht halten. Und selbst wenn es zu Emérigon's Zeiten vorgekommen wäre, was sehr zu bezweifeln ist, daß Bodmereigeber unvorsichtig genug waren, sich mit einer so eingebildeten Sicherheit zu begnügen, wie sie ein Part eines Schiffes bietet, so wäre es doch wohl zweckmäßig gewesen, auf die Gefährlichkeit eines solchen Gebrauchs aufmerksam zu machen. Freilich konnte Emérigon sich auf bestehende Gesetze berufen, die die theilweise Verbodmung ausdrücklich erlaubten; aber es ist eben die Aufgabe der Theoretiker, auf die Mängel der Gesetzgebung aufmerksam zu machen.

Ascanio Baldasseroni (Advokat). Del contratto di cambio marittimo. Theil II. seines Werks über Assecuranz und Bodmerei, S. 382—527. Ausgabe von Florenz. 1786.

B. citirt vornehmlich Emérigon, Magens, Malines, Molloy, Pothier und Valin.

In verschiedenen Ländern Italiens werde der Bodmereivertrag contratto di ipoteca genannt, gewöhnlich aber contratto di cambio marittimo. Das canonische Gesetz über Wucher könne nicht in Anwendung kommen. Was die Form des Contrakts betreffe, so sei Schriftlichkeit nothwendig. Nur der Eigenthümer des Schiffes oder der Ladung könne Bodmerei aufnehmen.

Er führt dann fünf Bestandtheile des Contrakts auf:

1) Die Summe, die angeliehen wurde.

2) Der Gegenstand, auf welchen jene Summe angeliehen wurde.

3) Die Gefahr.

4) Die Prämie, als Preis der Gefahr bei glücklicher Ankunft.

5) Die Zustimmung der Partheien.

Das Vorrecht des Gebers auf den verbodmeten Gegenstand ist gesichert, wenn er in gutem Glauben verfuhr und die nöthige Diligenz beobachtete.

Die Gesetze kennen drei Fälle, in denen ein heimliches Verständniß des Gebers mit dem Capitain präsumirt wird:

1) Wenn die Nothwendigkeit des Darlehens angegeben wurde, aber die zur Zeit des Darlehens vorhandene Nothwendigkeit nicht bewiesen werden kann.

2) Wenn viel mehr als nöthig war angeliehen wurde.

3) Wenn ein solches Darlehen an einem Orte gemacht wurde, wo man sich dessen zum angegebenen Zwecke gar nicht bedienen konnte.

Digitized by Google

In diesen oder ähnlichen Fällen ist der Contrakt ungültig. Der Geber hat dann weder ein Klagerecht gegen den Eigenthümer, noch ein Vorrecht auf das Schiff, sondern nur ein Klagerecht gegen die Person und das Vermögen des Capitains.

Doch ist vom Eigenthümer der Beweis zu führen, daß ein heimliches Verständniß zwischen Geber und Capitain stattgefunden hat. — Dem Capitain ist es erlaubt, Bodmerei zu schließen über eine schon früher existirende Schuld (sopra un debito giá préesistente), nur muß sie liquid und kein heimliches Verständniß vorhanden sein. (Zu bemerken ist jedoch, daß er, wenn diese Schuld das Schiff allein betrifft, nur das Schiff allein verbodmen darf.) Endlich ist ihm erlaubt, am Ende der Reise den Bodmereibrief zu erneuern, oder den ersten einzulösen, und einen neuen zu schließen; aber ein solcher kann anderen aus Noth oder in Absicht auf die zweite Reise geschlossenen Bodmereibriefen nicht vorgehen, was einige Gelehrte behaupten wollen.

Von der Gefahr. Zur Havarie grosse muß der Geber beitragen, nicht aber zur Havarie partikulaire, wobei B. die bei Verwer, Kaufmann in Hamburg (soll heißen Amsterdam), sich findende Erklärung von (Amsterdamer) Kaufleuten anführt, daß der Geber frei von aller Havarie ist. — B. meint, der Bodmereigeber sei gewöhnlich, mit dem Assecuradeur verglichen, im Vortheil. — Der Geber ist frei von innerem Verderb; von Schaden, der durch Handlungen der Eigenthümer entstehet; Baratterie, Veränderung des Schiffes, der Reise ꝛc.; auch frei von Schaden, der an den Gütern auf dem Lande entstehet. (Wobei wohl die Erreichung des Bestimmungsplatzes vorausgesetzt werden muß.)

Der Bodmereicontrakt kann auf dreierlei Weise erfüllt werden:

1) Durch Bezahlung nach glücklicher Ankunft.

2) Durch Befreiung des Nehmers bei gänzlichem Verlust.

3) Durch Ristorno, wenn eines der Haupterfordernisse zur Constituirung des Contrakts fehlt.

Das Ristorno ist zulässig: wenn kein Risiko gelaufen wird, oder bei Betrug. Und wenn der Nehmer die Bedingungen des Contrakts verändert, durch Veränderung der Reise, des Schiffers, oder wenn seine Handlungen zum Schaden des Gebers gereichen.

In Italien ist das Ristorno wegen mangelnder Gefahr nur in dem einem Fall zulässig, wenn die Reise vor Anfang der Gefahr durch höhere Gewalt unterbrochen wird.

B. hebt dann den Unterschied hervor, der in den verschiedenen Gesetzgebungen besteht, und kommt zu dem Resultat, daß derjenige, der

Digitized by Google

Geld auf Bodmerei giebt, die Augen offen haben müsse, um nicht zu Schaden zu kommen.

Schließlich handelt er von den Vorrechten der Geber, wobei die verschiedenen Gesetze und die Meinungen der Schriftsteller angeführt werden, und die bestehende Rangordnung der Gläubiger.

Es möge hier die auch für andere folgende Auszüge geltende Bemerkung eingeschaltet werden, daß, um Wiederholungen thunlichst zu vermeiden, aus Baldasseroni's Abhandlung nur solche Punkte hervorgehoben wurden, die entweder noch nicht besprochen waren, oder solche, denen er eine besondere Ausführlichkeit gewidmet hat.

Ganz mit Recht verwirft B. die Anwendung des in den Gesetzen enthaltenen Verbots der wucherischen Zinsen auf die Bodmereiprämie, denn diese ist eben keine Zinse, sondern Zinse bildet nur einen Theil davon. Bei Aufzählung der Bestandtheile des Bodmereibriefs vermissen wir die Erwähnung der Nothwendigkeit des Darlehens. Was es mit dem Beitrage zur Havarie grosse für eine Bewandniß hat, ist bereits oben bei Langenbeck gesagt worden.

James Allan Park (Rechtsanwalt in London). System of the Law of Marine Insurance. With three chapters on Bottomry etc. etc. Third Edition, London 1796.

Das 21. Capitel Seite 410 bis 428 handelt über Bodmerei und Respondentia, welche darin sich unterscheiden, das Erstere eine Anleihe auf das Schiff, und Letztere auf Güter ist, daß bei einem Darlehn auf das Schiff dieses sowohl als die Person des Nehmers für das Darlehn haftet, während bei einem Darlehn auf Waaren nur diese haften; ferner daß bei der Bodmerei der Geber keine Gefahr läuft, wenn auch die Waaren verloren gehen (vorausgesetzt, daß das Schiff ankommt), wogegen bei der Respondentia der Geber Capital und Prämie erhält, wenn die Güter gerettet sind, obgleich das Schiff verloren ging. In allen andern Theilen bestehe kein Unterschied zwischen Bodmerei und Respondentia.

Der Schiffer ist nur dann zur Aufnahme von Bodmerei befugt, wenn er sich in der Fremde in Noth befindet.

Hauptbedingung bei der Bodmerei ist die vom Geber zu laufende Seegefahr für sein Darlehen; dadurch wird die Höhe der Prämie gerechtfertigt. Wurde also keine Gefahr gelaufen, so ist der Geber zu

Digitized by Google

keiner Prämie berechtigt. Zu den Gefahren, welche der Geber läuft, gehört auch Seeraub; ferner feindliche Nehmung, wenn dadurch ein Totalverluſt entſtehet, aber Anhaltung für eine kurze Zeit, und darauf erfolgte Freigabe und Beendigung der Reiſe, entſchlägt den Schuldner ſeiner Verbindlichkeit nicht.

Der Bodmereigeber iſt frei von Havarie groſſe und in Bergungsfällen kommt das Gerettete dem Bodmereinehmer zu gut.

Entſtehet ein Unglück durch Schuld des Nehmers oder des Capitains, ſo iſt der Geber nicht verantwortlich und hat ein Recht, die Bezahlung des Bodmereibriefes zu fordern. Freiwillige Abweichung von der Reiſe und darauf erfolgter Verluſt des Schiffes entſchlägt alſo den Nehmer nicht von ſeiner Verbindlichkeit.

Park bemerkt dann noch, daß aus den Parlamentsgeſetzen hervorgehe, wie Schiffer, die ihr Eigenthum über den Werth verbodmet hatten, abſichtlich das Schiff wegzuſetzen oder ſonſt zu zerſtören pflegten, weshalb abſichtliche Zerſtörung eines Schiffes mit Todesſtrafe bedroht ward.

Aus dem im Anhange mitgetheilten Formulare eines Reſpondentiacontrakts gehet im Weſentlichen etwa Folgendes hervor:

Oben an ſteht die, auch in engliſchen Bodmereibriefen vorkommende Verpflichtung zur Bezahlung einer beſtimmten (runden) Summe (als Conventionalſtrafe). Dann folgen die Bedingungen der Verpflichtung. Die Summe, welche auf die an Bord des benannten Schiffes verladenen oder zu verladenden Waaren dargeliehen iſt, wird bezeichnet; dann folgt die Vorausſetzung, daß das Schiff die beſchriebene Reiſe mache und am Ende oder vor der monatweiſe bezeichneten Friſt zurückkehre; wenn alsdann innerhalb eines feſtgeſetzten Zeitraums der Nehmer die dargeliehene Summe nebſt einer ausbedungenen Vergütung für jeden Monat zurückerſtattet; oder wenn innerhalb der bezeichneten Anzahl von Monaten ein Totalverluſt des Schiffes durch Feuer, Feinde, Kriegsſchiffe oder andere Zufälle ſich ereignet, und der Nehmer alsdann innerhalb einer beſtimmten Zeit nach dem Verluſt dem Geber für alle abgeladenen und während der Reiſe eingenommenen und nicht auf unvermeidliche Weiſe verlorenen Güter einen richtigen und verhältnißmäßigen Beitrag (average) entrichtet; alsdann ſoll die obige Verpflichtung aufgehoben ſein, ſonſt aber in voller Kraft bleiben.

Digitized by Google

Der Unterschied zwischen dem englischen und continentalen Bodmereiwesen besteht vornehmlich darin, daß nach englischem Recht der Nehmer bezahlen muß, wenn das Schiff, obgleich in verschlechtertem Zustande, den Bestimmungsplatz erreicht. Bleibt dagegen das Schiff unterwegs, so ist der Nehmer seiner Verbindlichkeit entschlagen, und der Geber hat kein Recht an das Geborgene. Nach der continentalen Gesetzgebung dagegen kann der Nehmer durch Abtretung des Unterpfandes frei kommen, und in Bergungsfällen hält der Geber sich an das Geborgene. Da nun also Havarie grosse und Havarie particulaire, die den verbodmeten Gegenstand trifft, in England zu Lasten des Nehmers ist, so kann dieser sich gegen solchen möglichen Schaden nur durch Versicherung decken, und es ist daher unrichtig, wenn Gesetze, wie wir weiter unten sehen werden, die Versicherung eines bereits mit Bodmerei beschwerten Gegenstandes geradezu und ohne alle Einschränkung verbieten.

Abbott, Charles (später Lord Tenterden). Treatise of the Law relative to Merchants Ships and Seamen. 1802. 7. engl. Ausgabe von W. Shee, 5. amerik. Ausgabe mit Anmerkungen von Richter Story ꝛc. — Boston (1846).

Ueber Bodmerei Seite 192 ff.

Aus diesem Abschnitt, der unsern Gegenstand nach englischem Recht behandelt, heben wir das Folgende hervor:

Bodmerei wird ein Contrakt genannt, vermöge dessen der Schiffer unter Verpfändung des Schiffes Geld aufnimmt, unrichtig ist die Bezeichnung: Respondentia, denn damit wird eine Anleihe auf Waaren gemeint, deren Wiederbezahlung von der Ankunft der Waaren am Bestimmungsplatz abhängt. — So wie der Schiffer unter gewissen Umständen Bodmerei nehmen kann, so steht dies auch dem Rheder oder dem Mitrheder für seinen betreffenden Antheil zu; dies ist hier aber eigentlich nicht näher zu erörtern. — Irrigerweise wird auch mitunter ein Contrakt, worin das Schiff nicht verpfändet wurde, sondern die Wiederbezahlung der gegen hohe Prämie für die Gefahr angeliehenen Summe vom Erfolge der Reise abhängig gemacht wird, Bodmerei genannt. — Bei derartigen vom Rheder in England vor Anfang der Reise geschlossenen Contrakten, selbst wenn das Schiff als Unterpfand gestellt wurde, ist zu bemerken, daß dem Geber nicht so die Hülfe des Gerichts zu gute kommt, als wenn der Schiffer im Auslande wegen

Digitized by Google

nothwendiger Ausgaben das Schiff verpfändet hatte. — Durch Verbodmung des Schiffes durch den Schiffer geht das Eigenthumsrecht am Schiffe auf den Geber nicht über, derselbe erhält dadurch nur ein Vorzugsrecht, welches auf gerichtlichem Wege zum Vollzuge kommen muß. — In der Heimath, und wenn er die Rheder fragen kann, darf der Schiffer ohne deren Zustimmung kein Geld auf Bodmerei nehmen. — Zur Gültigkeit eines Bodmereibriefs gehört es, daß auf die Sicherheit des Schiffes das Geld hergegeben wurde; wenn es ursprünglich dem Rheder creditirt, dann aber, selbst vor der Abfahrt des Schiffes, aus Zweifel wegen der Solidität des Rheders, ein Bodmereibrief gezeichnet worden war, so wird ein solcher ungültig sein. — Was die Form des Bodmereibriefs betrifft, so ist es ziemlich gleichgültig wie derselbe abgefaßt war; nur muß, wie es auch gewöhnlich geschieht, die Ursache der Anleihe (the occasion of borrowing), die Summe, die Prämie, das Schiff, die Reise, die vom Geber zu laufende Gefahr, die Verpfändung des Schiffs zur Verbürgung der Bezahlung, darin bemerkt sein. Wesentlicher Bestandtheil ist die Uebernahme der Seegefahr Seitens des Gebers, weil diese allein ihn zur Forderung der Prämie berechtigt, wo die Gefahr fehlt, wird der Contrakt zu einem wucherlichen. Ein Bodmereibrief kann theilweise gültig, theilweise ungültig sein. So verpflichtet in einigen Ländern der Bodmereibrief den Rheder, in andern nicht; wo es nicht der Fall ist, kann jene den Rheder verpflichtende Form den Theil des Inhalts nicht berühren, der anerkanntermaßen rechtsbeständig ist.

Vom Schiffer auf den Rheder gezogene Wechsel zur Deckung von Vorschuß an den Schiffer können nicht als eine Verpfändungsurkunde gelten, wenngleich der Schiffer mündlich das Schiff für die Schuld verhaftete. Dazu macht Shee die Bemerkung, daß unbeschadet der Gültigkeit eines Bodmereibriefs als fernere Sicherheit Wechsel gezeichnet werden können, doch muß man von vorn herein beabsichtigt haben, Bodmerei zu schließen. Und die amerikanischen Erklärer setzen hinzu, es dürfe auch gleich bei der Anleihe eine solche fernere Sicherheit ausbedungen werden. (In der Praxis kommt es auch häufig vor, daß außer dem Bodmereibrief Wechsel vom Schiffer gezeichnet werden, dann hat dies Verfahren aber den Zweck, dem Rheder die Wahl zu lassen, ob er die Wechsel honoriren oder Bodmereiprämie bezahlen will.) Der Schiffer darf wegen eigner Schulden das Schiff nicht verbodmen, das würde Betrug sein, und dazu darf durch Herleihen des Geldes Niemand die Hand bieten; doch der Bodmereibrief bleibt in Kraft, wenn das Bedürfniß des Schiffers die Anleihe nöthig gemacht, der

Digitized by Google

Schiffer jedoch das aufgenommene Geld zu andern als Schiffszwecken verwendet hat. — Zur Gültigkeit eines Bodmereibriefs ist ferner erforderlich, daß der Schiffer in seiner Eigenschaft als solcher innerhalb der Grenzen der ihm zustehenden Rechte blieb, als er Bodmerei nahm. — Bei Ankunft in England und Nichtbezahlung in der vorgeschriebenen Frist hat der Agent des Gebers unter Einlieferung des Bodmereibriefes und eines gehörigen eidlichen Zeugnisses über den Thatbestand sich an das Admiralitätsgericht zu wenden, um einen Arrestbefehl auf das Schiff zu erlangen; wird der Verkauf desselben nothwendig, so ordnet das Gericht denselben an. — Die jüngste Bodmerei geht der älteren vor, nur muß bei der jüngsten ein Nothstand vorgelegen haben, so daß der Schiffer auf andere Weise keinen Rath schaffen gekonnt, wenn die jüngste Bodmerei als privilegirt gelten soll. So wurde zu Gunsten des ersten Gebers entschieden, als ein von Malta nach London bestimmtes Schiff unter Havarie in Port Mahon eingelaufen gewesen war, dann unter Bodmerei die Reise fortgesetzt hatte, auf's neue in Cork einlaufen mußte, hier durch Vermittelung der Haupt-Ladungsinteressenten das nöthige Geld durch ein Haus in Cork erhielt, welches dafür einen Bodmereibrief zeichnen ließ, diesen an die Ladungsinteressenten indossirte und für den dem Schiffer vorgestreckten Betrag auf dieselben zog. (Dies Urtheil erscheint uns ungerecht, doch mögen vielleicht allerlei Nebenumstände, die nicht erzählt werden, den Ausschlag gegeben haben. Nach der Praxis anderer Länder würde man, wenn sonst alles recht zugegangen wäre, die jüngste Bodmerei aufrecht erhalten haben, selbst wenn der Rheder das Geld hätte vorschießen lassen, wie viel mehr also bei Einschuß der Ladungsinteressenten.)

Wenn der Schiffer kein Geld unter Verbodmung von Schiff und Fracht bekommen kann, so ist es ihm erlaubt, die Ladung mit zu verbodmen, mit dem Erfolge, daß wenn Schiff und Fracht zur Bezahlung der Bodmereischuld nicht hinreicht, die Ladung mit eintreten muß. Dies Recht des Schiffers wird in England aus dem Recht desselben, einen Theil der Ladung zur Beschaffung der nöthigen Gelder verkaufen zu dürfen, abgeleitet; (während die continentale Gesetzgebung zunächst die Verbodmung gestattet, und erst, wenn dies nicht gelingt, den Verkauf.)

Digitized by Google

Wilhelm Benecke. System des Assecuranz- und Bodmereiwesens. Hamburg 1805—1810.

Der 1. Band, 9. Absch., S. 86—134, handelt über Bodmereigelder, als Gegenstand der Versicherung.

Der 4. Band, S. 403—520, enthält die eigentliche Abhandlung über Bodmerei.

Betrachten wir zunächst die im ersten Bande entwickelten Ansichten. Nach Benecke's Meinung wurde der Zweck der Bodmerei und ihre Verschiedenheit von fast allen Schriftstellern nicht genug beachtet, und auch nicht von den Gesetzgebern, welche dieselbe Vorschrift allen Bodmereien anpassen. Die für *eine* Art des Geschäfts berechneten Vorschriften wurden später auf alle Bodmereifälle ohne Unterschied angewandt. Daher die auffallende Verschiedenheit und die offenbaren Widersprüche in den Bodmereigesetzen verschiedener Länder. Die Hamburger Gesetze sprechen den Bodmereigeber von großer und partikulairer Havarie frei, während die preußischen ihn mit beiden belasten. Nach holländischem Gesetz soll er die partikulaire, aber nicht die große Havarie tragen, wogegen ihn die französischen von der partikulairen Havarie befreien, die große aber ihm auferlegen, und zwar so gewiß, daß selbst eine entgegengesetzte Stipulation des Bodmereibriefs ihn nicht davon erlösen kann. Dadurch erklärt sich die große Unvollkommenheit des Bodmereigeschäfts, und es ist der Verworrenheit der Begriffe und Rechte die Höhe der Bodmereiprämie zuzuschreiben. Der Bodmereigeber, der sich bald so, bald anders behandelt sah, rechnet immer auf den schlimmsten Fall, und legt diesen seiner Forderung zum Grunde.

(Es würde gewiß von wesentlichem Nutzen für Handel und Schifffahrt sein, wenn überall in Betreff der Bodmerei dieselben Gesetze maßgebend wären, denn bei Erfüllung des Bodmereibriefs müssen die Gesetze des Bestimmungsplatzes zur Anwendung kommen, die bei Aufstellung des Contrakts in manchen Fällen, z. B. wenn das Schiff erst in einem Zwischenhafen die Ordre einholen soll, gar nicht zu ermitteln sind. — Ob aber der von Benecke vorgeschlagene Weg zum Ziele führen kann, ist mindestens sehr zweifelhaft; seit der Herausgabe seines Werks sind bereits über 40 Jahre verflossen, und die Verschiedenheit der Gesetzgebungen ist noch eben so groß wie zu seiner Zeit. Aber hören wir ihn weiter:)

Nachdem er mit Recht Engelbrecht's Eintheilung der Bodmerei in 4 Classen, wobei berücksichtigt werden solle, ob versichert wurde oder nicht, verworfen hat, weil man einsehen müsse, daß die Assecuranz mit der Bodmerei nichts zu thun habe, schlägt er eine seiner Ansicht nach

Digitized by Google

richtige, aus der Natur der Sache entwickelte zweiclassige Eintheilung vor, nämlich:

1) in solche Bodmerei, wo das aufgenommene Geld zum Nutzen des verbodmeten Gegenstandes verwandt wird oder werden soll, ohne den ursprünglichen Werth dieses Gegenstandes zu vermehren;

2) und in solche, wo das aufgenommene Geld zur Vermehrung des Werths des verbodmeten Gegenstandes angewandt wird.

In eine dieser beiden Classen müsse jede Bodmerei fallen. Diese Classification sei nöthig, um darzuthun: in welchen Fällen dem Eigenthümer, und in welchen dem Geber zukomme die große und die partikulaire Havarie zu tragen; nicht weniger um zu zeigen, wem von beiden das unterwegs Gerettete gehöre.

Bei der ersten Art müsse der Bodmerist frei von großer und partikulairer Havarie sein, so lange das Unterpfand zu seiner Befriedigung hinreicht. Ihm gehört vor dem Assecuradeur das aus einer Strandung Geborgene.

Kommt ein Schiff im beschädigten Zustande am Bestimmungsplatze an, so wird zunächst der Geber befriedigt. Warum also nicht auch, wenn es in einem Nothhafen verkauft wird? (Zur Erläuterung, daß die Erreichung des Bestimmungsplatzes an und für sich nicht nöthig ist, um dem Geber sein Recht an dem Unterpfande zu wahren, wird ein Beispiel angeführt. — Es bewährt sich also die alte Bedingung: „wenn der Boden so viel zu Lande bringt", gleichviel, ob im Nothhafen oder im Bestimmungsplatze.)

Auch aus Zweckmäßigkeitsgründen sei der Bodmerist von der großen Havarie zu befreien; er würde sonst eine höhere Prämie nehmen; und zweitens, in den Fall kommen können, außer einem Totalschaden auch noch zur großen Havarie beitragen zu müssen, wenn z. B. das verbodmete Schiff große Havarie macht, der Betrag derselben auf die Eigenthümer trassirt wird, ohne versichert zu werden, und nachher das Schiff total verloren geht. Dann würde doch die Einziehung der großen Havarie vom Bodmeristen sehr schwierig sein.

(Zu bemerken: die große Havarie wird erst am Bestimmungsplatze aufgemacht; dies setzt natürlich die behaltene Ankunft des Schiffes voraus, und es kann also inzwischen nicht ermittelt werden, wie groß der den Bodmeristen etwa treffende Havarie grosse Beitrag ist; wurden aber die Havariegelder nicht versichert, so kann bei Totalverlust des Schiffes doch unmöglich den Bodmeristen über den Totalschaden noch ein anderer Verlust treffen.)

Um das Bodmereigeschäft zu vereinfachen sollte bei Aufnahme von

Digitized by Google

Bodmereigeldern im Nothhafen gleich ausgemittelt werden, wie groß der Unkostenantheil für jeden einzelnen Gegenstand sein wird, um dann jeden Gegenstand einzeln zu verbodmen. Allein diese Einrichtung ist nicht immer möglich. (Und weil im Grunde nichts damit erreicht werden kann, auch nicht nöthig.)

Bei der zweiten Classe der Bodmerei muß der Bodmerist völlig Versicherer für die hergeschossene Summe sein und mit einem Versicherer nach gleichen Grundsätzen beurtheilt werden. (Wir wissen aber schon, daß Bodmerei nichts mit der Assecuranz gemein hat, und daß beide Contrakte nur nach den darin enthaltenen Bedingungen beurtheilt werden müssen.)

Er muß, wenn der Vorschuß auf das Casko gegeben wurde, keinen Anspruch auf die Fracht haben.

Der Bodmereibrief muß auf den Gegenstand lauten, auf welchen das aufgenommene Geld verwandt ist. (Dabei ist insofern nichts zu erinnern, als dies nach richtig angewendeten Grundsätzen auch überall geschieht. Gehen die Unkosten, die vor Antritt der Reise verausgabt wurden, das Schiff allein an, so darf die Ladung nicht mit verbodmet werden; aber der Verfasser fährt fort:)

Hätte ein Rheder z. B. den vollen Werth seines Schiffes bereits versichert, und wäre er nachher in der Nothwendigkeit, wegen Einkauf von Victualien ꝛc. Geld auf Bodmerei zu nehmen, so müßte der Bodmereibrief allein auf die Frachtgelder lauten, und diese dann um so viel weniger versichert werden, als Bodmereigeld darauf genommen ist. (Hier treffen wir also zunächst die Vorstellung, auf versicherte Schiffe könne im Abgangshafen keine Bodmerei geschlossen werden; ferner die Ansicht, durch die Anschaffung von Proviant könne der Werth der Fracht vermehrt werden; — wir haben es hier nämlich mit Bodmerei zweiter Classe zu thun — und deshalb, oder weil darauf das aufgenommene Geld verwandt werde, müßten auch nur die Frachtgelder verbodmet werden. — Sonst gehört doch der Proviant zur Versicherung des Caskos, und wird angesehen, als in der Versicherungstaxe enthalten; war also vorher das Schiff schon versichert, so konnte in der Versicherungssumme der später angeschaffte Proviant nicht enthalten sein, es liegt also gar kein Grund vor, weshalb wenigstens für den über die Versicherung hinausgehenden Werth nicht das Schiff sollte verbodmet werden können. Ueberhaupt aber ist es irrig, wenn die Theorie oder das Gesetz es verbieten will, auf versicherte Schiffe Bodmerei zu nehmen. Ob ein Schiff versichert ist oder nicht, muß bei Abschluß der Bodmerei gar keinen Unterschied machen. Einige scheinen

Digitized by Google

die bei Schiffbruch und Bergung zu beantwortende Frage, wem das Geborgene gehöre, im Sinne gehabt zu haben, wenn sie eine Bodmerei auf versicherte Schiffe verhindern wollten, oder es hat ihnen das in manchen Gesetzen über Concurrenz von Assecuradeur und Bodmeristen Festgestellte vorgeschwebt. Genau betrachtet müßte aber darüber gar kein Zweifel obwalten. Der Bodmerist hält sich an sein Pfand, oder an das was davon übrig ist. Hatte der Nehmer nicht versichert, so erleidet er einen Totalverlust; hatte er aber versichert, so erhält er von seinem Versicherer die versicherte Summe nach Abzug des Geborgenen ausbezahlt. Daß dem Nehmer das Geborgene nicht zu gut kam, daß er es vielmehr dem Bodmeristen überlassen mußte, ist dem Versicherer gleichgültig, denn diese Pflicht ging aus einem ihm ganz fremden Contraktsverhältnisse hervor.) Benecke sah jedoch selbst ein, daß die Anwendung der von ihm vorgetragenen Grundsätze nach den bestehenden Gesetzen „einigermaßen schwierig" sein werde. (In der That ist es auch nicht leicht begreiflich, wie B. daran denken konnte, durch seine zwiespältige Lehre der Bodmerei die Sache zu vereinfachen.)

Am Schluß des in diesem Bande über Bodmerei Enthaltenen wird die Gesetzlichkeit der Versicherung von Bodmereigeldern behandelt, und auch die Ansicht verschiedener Rechtsgelehrten, wobei auch Emérigon genannt wird, welcher zufolge die Rechtmäßigkeit der Versicherung von Bodmereigeldern zweifelhaft sei, indem nur die Uebernahme der Seegefahr den Bodmereigeber zu einer Prämie berechtigen könne, welche gewöhnliche Zinsen so sehr übersteigt. B. meint aber, wenn es jedem Versicherer frei steht, sich reassecuriren zu lassen, warum dies nicht ebenfalls dem Bodmereigeber, „der doch auch Versicherer sei", erlaubt sein sollte. (Der angezogene Theil 1, Cap. 8, Sect. 11 von Emérigon zieht jedoch nicht die Rechtmäßigkeit der Versicherung von Bodmereigeldern in Zweifel. Jener Abschnitt 11 erwähnt im Eingange nur des Verbots der Versicherung durch den Nehmer und des Verbots der Versicherung der Bodmereiprämie durch den Geber. Das Capital könne er aber versichern lassen, das sei gesetzlich und Gebrauch; die entgegengesetzte Ansicht eines französischen Rechtsgelehrten, Pouget, verwirft Emérigon.

Vierter Band von Benecke, Seite 403 bis 520.

Dieser Theil enthält die Lehre von der Bodmerei. Zunächst handelt B. vom Ursprung, dem Wesen und der Form des Bodmereicontrakts, er gibt dann eine Definition, nach Pothier und dem preußischen Landrecht, führt an, daß der Bodmereicontrakt schon bei den Römern

Digitized by Google

unter dem Namen trajectitia pecunia, nautica pecunia, gebräuchlich gewesen, wobei wesentliche Bedingung die Uebernahme der Seegefahr durch den Geber gewesen sei, und bespricht dann die Seegesetze des Mittelalters, das Consulat, die Seerechte von Oleron und Wisby, welche, so wie selbst das hanseatische Seerecht, über diesen Gegenstand nur unvollkommen gewesen seien. (Wir beleuchten diese Gesetze näher an einem andern Orte, und erwähnen nur, daß die drei ersteren die eigentliche Bodmerei gar nicht kennen, sondern nur von einem durch den Schiffer im Nothhafen vorgenommenen Verkauf von Kaufmannsgütern und deren Erstattung handeln.)

Auch nach Benecke's Ansicht könne die Vergleichung des Bodmereicontrakts mit dem Gesellschaftsvertrage, mit der Anleihe und mit der Versicherung, wie Rechtslehrer sie angestellt, zu keiner näheren Kenntniß der Bodmerei führen.

Es wird dann von der, durch Gesetze nur wenig festgestellten Form des Contrakts gesprochen, und gezeigt, was ein Bodmereibrief enthalten müsse.

Von den Gegenständen der Bodmerei, der Prämie, dem Ristorno wird ausführlich gehandelt, und dann die Frage aufgeworfen, ob es erlaubt sei, einen Gegenstand zu verbodmen, der bereits der Gefahr ausgesetzt ist. B. sieht keinen Grund, warum das nicht geschehen könne.

Bei dem, was alsdann über die Befugniß zur Aufnahme von Bodmereigeldern gesagt wird, ist nichts zu erinnern; dem Geber empfiehlt B. dafür zu sorgen, daß der Contrakt in der rechten Form ausgefertigt und jede Forderung der Gesetze dabei beobachtet werde; es sei aber nicht nöthig, daß er für die nützliche Verwendung der Gelder Sorge trage. Seine Ansprüche an die verbodmete Sache bleiben ihm auch dann, wenn der Capitain mehr Geld als nöthig war angeliehen hat; außer im Fall von Betrug, wo ein heimliches Verständniß mit dem Capitain stattfand. — Unerlaubt ist Verbodmung über den den Werth, desgleichen Verbodmung eines Gegenstandes, in welchem der Nehmer kein Interesse hat.

Von der Gefahr des Gebers. Dabei bezieht B. sich auf das im ersten Bande in Betreff der großen und partikulairen Havarie Gesagte, und stellt dann folgende Grundsätze auf:

Innerer Verderb gehört nicht zu den Gefahren der See; der Geber ist mithin davon befreit.

Bodmerei auf seeuntüchtige Schiffe ist zurückzuerstatten, denn Bodmerei über den Werth ist nicht erlaubt, ein seeuntüchtiges Schiff hat aber gar keinen Werth.

Digitized by Google

Natürliche Abnutzung ist nicht zu Lasten des Gebers.

Ebenfalls nicht Schaden, der durch Schuld des Eigenthümers des verbodmeten Gegenstandes entsteht, oder durch Schuld des Schiffers; z. B. Veränderung der Reise, Schaden durch Schleichhandel ꝛc.

Versehen und Betrug des Schiffers ist nach Analogie der Gesetze über Versicherung zu beurtheilen, wenn die Gesetze nichts Bestimmtes darüber enthalten.

Der Anfang und das Ende der Gefahr tritt ein, wie bei Versicherungen.

Die Beendigung des Bodmereicontrakts findet auf dreierlei Weise statt:

Durch Bezahlung; durch Totalverlust; durch Ueberlassung des im Werth verminderten Pfandes.

Die Zahlung muß innerhalb der verabredeten Frist geschehen. Erfolgt die Zahlung nicht, so haftet nichtsdestoweniger das Pfand, und es werden Verzugszinsen vergütet, in Frankreich zu Benecke's Zeit von Capital und Prämie.

Vom Orte der Bezahlung. Findet sich an dem Orte, wo die Zahlung geleistet werden soll, kein Empfänger, so kann der Nehmer entweder das Geld gerichtlich deponiren, oder es mit sich an Bord nehmen. Im letzteren Falle zahlt er zwar keine Verzugszinsen, die Gefahr der Reise ist aber für seine, und nicht des Gebers Rechnung. (Dies erscheint unbillig; es ist die Schuld des Gebers, wenn er versäumte, einen Empfänger zu bestellen; und versäumt dieser etwas, so kann der Nehmer dadurch nicht in Unkosten gesetzt werden.)

Wem bezahlt wird. Gewöhnlich einem Freunde des Gebers. Ein Bodmereibrief kann, wie eine Assekuranz-Polize, verkauft werden (doch ist dabei, wenn überhaupt ein Vergleich nöthig, zu bemerken, daß letztere nur mit Genehmigung des Assekuradeurs in andern Besitz übergehen kann). An Ordre gestellte, oder dem Inhaber zahlbare Bodmereibriefe müssen ohne Einrede bezahlt werden. Dagegen ist derjenige, dem ein Bodmereibrief übertragen wurde, nur Cessionarius, und muß sich die Einrede der Compensation und andere gefallen lassen, die dem Nehmer gegen den ersten Besitzer zustehen. — Der Käufer eines Bodmereibriefes, der dessen Werth bezahlte, wird wahrer Eigenthümer, der Seerisico ist für seine Rechnung und die Prämie gebührt ihm. — Nach Emérigon und Casaregis bleibt der Indossant für die Solvenz des Nehmers bei glücklicher Ankunft verantwortlich,

Digitized by Google

doch nur für das Capital, nicht aber für die Prämie (siehe übrigens weiter unten Pöhls, der genau unterscheidet.)

Verjährung; wo gesetzlich nichts bestimmt ist, tritt dieselbe nach gemeinem Rechte in 30 Jahren ein.

Bürgschaft bei Bodmerei auf Waare ist nach Benecke nichts Ungewöhnliches.

Dann wird angegeben, daß der Nehmer, wenn er wegen gänzlicher Verunglückung des verbodmeten Gegenstandes seiner Verbindlichkeit entschlagen sein will, beweisen muß, daß der Gegenstand der Gefahr ausgesetzt gewesen ist, daß er aber im Fall eigener Schuld persönlich verhaftet bleibt; auch daß innerer Verderb des Unterpfandes ihn seiner Verpflichtung nicht enthebt.

Es folgen dann einige kritisirende Bemerkungen über die im Preuß. Land-Recht §. 2427—31 enthaltenen Vorschriften, worin die §§. 2427 u. 28 festsetzen, daß bei theilweiser Verunglückung der verbodmeten Sache es von der Wahl des Nehmers abhängen soll, die Bodmereischuld zu bezahlen, oder dem Geber die verbodmete Sache zu überlassen; daß er aber, wenn er letzteres wählt, bei einer auf das Schiff genommenen Bodmerei auch die vorhandenen Geräthschaften, Ammunition, Lebensmittel und die Fracht der letzten Reise dem Geber abtreten müsse. Der §. 2429 lautete nach der Benecke vorgelegenen Ausgabe: Auch muß er in jedem Fall dem Bodmereigeber den Verlust aus der über die verbodmete Sache nach §. 2379 etwa besonders erhaltenen Versicherung überlassen. Das Wort Verlust ist nun freilich, wie B. richtig vermuthet, ein Druckfehler. In der von mir benutzten Ausgabe steht Vortheil. Auch 2379 sei unrichtig angeführt, es müsse entweder 2378 oder 2377 genannt sein; denn 2379 sage, der Schiffer dürfe nur im Nothfall Bodmerei nehmen. Wahrscheinlich ist 2378 gemeint, nach welchem ein Gegenstand, der zum Theil versichert ist, für den unversicherten Theil verbodmet werden darf; dann ist aber, wie B. richtig behauptet, die Versicherung ungerecht, denn dem Geber dürfe eine Versicherung nicht zu Gute kommen, die ihn nichts kostete.

Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz, wobei die nach B. Ansicht billige Verfügung des Code de commerce 331 angeführt wird, nach welcher, wenn Bodmerei und Versicherung auf das nämliche Schiff ꝛc. geschlossen ist, der Ertrag der Bergung zwischen dem Geber, bloß für sein Capital, und dem Versicherer, für die versicherte Summe, verhältnißmäßig getheilt werden soll. (Wir glauben aber, oben bewiesen zu haben, daß beide Contrakte selbständig behandelt werden müssen, daß

Digitized by Google

namentlich der Theilhaber des einen Contrakts aus dem ihm ganz fremden Contrakt weder Verlust erleiden noch Vortheil ziehen dürfe).

Ueberblicken wir nun den Vortrag unsers Landsmannes und vergleichen wir die von ihm aufgestellten Grundsätze mit dem, was seine Vorgänger über denselben Gegenstand darbieten, so müssen wir gestehen, daß sich bei Benecke eine tiefe Einsicht in die mangelhafte Behandlungsweise des Bodmereiwesens findet, und außerdem ein Reichthum an originellen Gedanken und Vorschlägen, wie bei keinem andern. Bemerkenswerth ist es, daß B., der doch das englische Bodmereiwesen genau kannte, und dem es nahe liegen mußte, bei seinen Vorschlägen zur Vereinfachung der Gesetze, die in einem großen Handelsstaat bereits geltenden zur Annahme zu empfehlen, dennoch zunächst sein Augenmerk auf die Ausbildung der vaterländischen Lehre richtete. Wie oben bereits erwähnt, verfiel er dabei nur in den Fehler, die Einheit des Wesens der Bodmerei zu verkennen, und Unterabtheilungen zu machen, die nicht nur unnöthig, sondern geradezu schädlich sind. Denn um auf die vorgeschlagene Eintheilung der Bodmerei zurückzukommen, nämlich in solche, wo der Werth des Gegenstandes durch das Anlehen nicht vermehrt wird, und in solche, wo dadurch eine solche Werthvergrößerung stattfindet, so ist nicht einzusehen, weshalb durch solche Zufälligkeiten die Rechte und Pflichten der Contrahenten bedingt werden sollen. Im Grunde wird dadurch nichts geändert, ob das Geld zur Ausbesserung eines Schadens oder zur Anschaffung von Geräthschaften oder Proviant erforderlich war; in beiden Fällen wird es der Seegefahr ausgesetzt, und es wäre unbillig, wenn der eine Bodmerist dem andern vorgezogen werden sollte, namentlich, da beide Fälle bei einer und derselben Havarie eines Schiffes vorkommen können. — Denken wir uns diese gezwungene Eintheilungsweise aus Benecke's System hinweg, und beziehen wir das, was bei der *ersten Art* von Bodmerei festgestellt wird, auf Bodmerei überhaupt, so finden wir die alten, unserer Ansicht nach allein richtigen Grundregeln wieder, wie sie vor B. von Verwer und Langenbeck angeführt wurden.

Digitized by Google

J. M. Pardessus. Cours de Droit Commercial, 4 Edit. Paris 1831. 5 Bde. Deutsch von August Schiebe. Bremen. C. Schünemann.

Der 3. Bd. enthält im 6. Hauptstück die Lehre von Bodmereiverträgen.

Im Eingang wird nach der Definition ausführlich von der Aehnlichkeit und dem Unterschiede zwischen Bodmerei und Assecuranz gehandelt. — Zum Bestehen eines Bodmerei-Vertrags ist unter anderm erforderlich, „daß der Darleiher ein Recht auf einen Nutzen habe, das aequivalent für den Zins seines Capitals und die Gefahr, die er auf sich nimmt, sein kann. (Dies ist nicht ganz genau; die Prämie soll außerdem eine Vergütung für die Mühe der Anschaffung, Auszahlung und Eincassirung des Geldes sein.) Außer Geld kann jede Sache, die nach einem gewissen Werth abgeschätzt werden kann, auf Bodmerei gegeben werden. (Da die Genehmigung des Nehmers dabei vorausgesetzt werden muß, so bedarf dies eigentlich keiner Erwähnung, um so mehr da dies, wenn es überall Gebrauch war, jetzt doch nicht mehr vorkommt.)

Bei Besprechung der Gegenstände der Bodmerei wird wieder der Assecuranzvertrag mit seinen Verboten herbeigezogen. Imaginairer Gewinn, Gage, zu verdienende Fracht, können also nicht verbodmet werden. Gegenstände, die bereits versichert sind, können nicht verbodmet werden, unter Citirung der §§. 316, 317 des Code de Commerce.

Zur Gültigkeit des Darlehens ist es nicht nöthig, daß der Geber die nützliche Verwendung der entlehnten Sache darthue. — Werden die verbodmeten Gegenstände keiner Gefahr ausgesetzt, so kann der Geber keine Prämie verlangen, er hat nur ein Recht auf gesetzliche Zinsen. (Zinsen bilden aber nicht das richtige Maaß der Entschädigung, wie oben bereits gezeigt worden ist.) Die Gefahr, welche der Bodmereigeber läuft, ist derjenigen des Versicherers gleich. (Sie ist eben nur die laut Contract zu laufende Gefahr.) Der Geber kann aber auch die Barratterie des Schiffers, den Schaden durch inneren Verderb ꝛc. übernehmen; der Wille der Partheien ist nur durch gesetzliche Verbote beschränkt. So z. B. kann der Geber sich nicht vom Beitrag zur großen Havarie befreien. — Sind Clauseln eines Bodmerei-Vertrags auszulegen, so muß die Auslegung immer zu Gunsten des Nehmers geschehen. (Eine Behauptung, die nicht weiter begründet wird.). — Wegen der Prämie können die Partheien in einem Vertrage, der während eines Krieges geschlossen wird, übereinkommen, daß die Prämie „nach dem Cours des Platzes“ für die Monate, die seit dem Frieden ablaufen, reducirt wird ꝛc. (Daß aber eine coursmäßige

Digitized by Google

Prämie nicht existiren kann, glauben wir oben bereits dargethan zu haben; will man also derartiges verabreden, so muß es unter Angabe einer bestimmten Ziffer geschehen.)

Form des Bodmerei-Vertrags. Gesetzlich vorgeschriebene Förmlichkeiten müssen beobachtet werden; Schriftlichkeit ein Haupterforderniß. Bodmereibriefe an Ordre lautend können ebenso wie Handelseffecten mit den nämlichen Rechten verkauft werden; ob aber wie P. behauptet, der Indossatar auf den Indossanten, (wie bei einem Wechsel) zurückgreifen könne, wird von Umständen abhängen, und wohl nur in bestimmten Fällen, bei Täuschung ꝛc. anwendbar sein. „Bei Nichtbezahlung Protest zu erheben", sei eine gesetzliche Vorschrift, die nur bei Wechseln zur Anwendung kommen; bei Bodmerei genügt der Beweis über nicht erhaltene Bezahlung. — In Frankreich ausgestellte Bodmereibriefe müssen binnen 10 Tagen nach der Unterzeichnung bei dem Handelsgericht eingetragen werden, eine Maßregel, die im Interesse Dritter getroffen wurde; sie soll Darleihen auf bereits verbodmete Gegenstände verhindern, und unredlichen Kaufleuten kurz vor dem Fallissement es unmöglich machen, voraus datirte Bodmerei-Anlehen zu Gunsten fingirter Darleiher auszustellen. — Wer also diese Formalitäten nicht beobachtet, kann keine persönliche Klage gegen den Nehmer anstellen.

Nothwendige Angaben des Bodmereibriefes, nach dem Code 311.

Pardessus meint aber, ein eigener Wechsel nicht an Ordre oder an Ordre, worin der Werth mit „Werth in Bodmerei" angegeben sei, würde zur Begründung der Klage des Gebers Beweis des Darlehns liefern.

Angabe des Capitals und der Prämie ist erforderlich. — Der Name des Nehmers muß genannt werden; dagegen kann der Name des Gebers weggelassen werden, doch muß alsdann der Bodmereibrief an den Inhaber zahlbar lauten. (Sicherer ist es jedenfalls den Geber zu nennen, indem sonst die Einrede erhoben werden kann, der Capitain habe das Geld selber hergeliehen.

Befugniß zur Bodmerei-Anleihe. Durch den Capitain während der Reise, aber nicht am Wohnort des Rheders ohne dessen Zustimmung.

Von der Bezahlung des Bodmereibriefes. Diese geschieht an dem Orte wo die Gefahr aufhört. Ist Niemand an diesem Orte, an den sie legitim gemacht werden kann, so hat der Nehmer die Wahl, die Gelder gerichtlich zu deponiren, oder sie aufzubewahren, um sie bei seiner Rückkehr zu bezahlen, in letzterem Falle trägt er aber die Gefahr. Jede Klage aus einem Bodmereibriefe verjährt nach 5 Jahren vom

Digitized by Google

Tage seiner Ausstellung, wenn nicht in der Zwischenzeit ein Schein, eine Verschreibung oder eine anerkannte Rechnung vorhanden, oder der Anspruch gerichtlich angebracht ist.

Concurrenz mehrerer Bodmereien. Die jüngste geht der älteren vor.

Vom Ristorno. Wird der verbodmete Gegenstand der Gefahr nicht ausgesetzt, so findet das Ristorno Statt. Capital und Verzugszinsen sind dem Geber zu vergüten, außerdem nach Analogie der Assecuranz ½ % für Mühewaltung. (Dies halbe Procent müßte aber vorher bedungen sein, denn an sich ist es nicht zulässig, den Bodmerei-Contract nach Analogie eines anderen Vertrags zu beurtheilen.)

Rangordnung der privilegirten Forderungen.

Hierbei ist nur zu bemerken, daß Pardessus allein französisches Gesetz, französische Usanz und französische Entscheidungen vor Augen hat, und sich bei fremden Gesetzen so wenig wie bei der Theorie aufhält, so daß die Abhandlung vornehmlich als ein Commentar des Code de Commerce anzusehen ist.

Meno Pöhls. Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europas und Amerikas. Von Meno Pöhls, AM u. JUD. Hamburg, 1832.

Der 3. Band enthält im §. 472 bis 484 die Lehre von der Bodmerei, bei deren Darlegung sich der Verfasser in seinem Urtheile durch manchmal entgegenstehende und unter sich abweichende Ansichten der namhaftesten Schriftsteller nicht beirren lässet.

Er nennt es unrichtig, wenn man die Bodmerei nach ihrer Wirkung verschiedentlich eintheilen will; und er findet es überflüssig, die Bodmerei unter die Rubrik von allerlei Contrakten zu bringen, oder auch als ein Compositum mehrerer Contrakte anzusehen, denn der Bodmereivertrag müsse aus seiner eigenen Natur beurtheilt werden; auch gegen die häufig vorkommende Vermengung von Assecuranz und Bodmerei spricht er sich aus, so wie gegen das Verbot, nach welchem erst zu verdienende Fracht nicht verbodmet werden dürfe. Er rügt die in manchen Bodmereibriefen enthaltene persönliche Verpflichtung des Schiffers zur Wiederbezahlung; jene könne nicht weiter gehen als auf Erfüllung des Bodmereicontrakts, wodurch nur ausgedrückt werden

Digitized by Google

solle, daß er dafür aufkommen wolle, für die Befriedigung des Gebers zu sorgen, wenn der verbodmete Gegenstand behalten bleibe.

Falsch sei es, wenn einige behaupten wollen, dem Richter stehe das Recht zu, die Bodmereiprämie zu ermäßigen; und wenn einige glauben, ein Bodmereicontrakt, der keine Bodmereiprämie enthält, werde dadurch zu einem Gemisch von Schenkung und Darlehn; wenn dann eine Durchschnittsprämie, oder gar gewöhnliche Zinse berechnet werden solle. Dann möge der Darleiher, der es vergaß, sich eine Prämie auszubedingen, den Schaden selber tragen; aber die Fälle, wo dabei ein bloßes Vergessen zu Grunde lag, seien selten gegen die, wo die Prämie bereits in der vorgeschriebenen Summe steckt. Ein anderes sei es, wenn wirklich die Prämie stipulirt und nur das Anführen derselben im Bodmereibrief vergessen wurde; dann sei solches zu erweisen und die Prämie zu vergüten, weil das wahre Verhältniß in Geschäften, die in gutem Glauben abgeschlossen wurden, jeder Form vorgehe.

Hier müssen, ehe wir weiter gehen, einige Behauptungen unsers Verfassers eingeschaltet werden, die noch der Erläuterung bedürfen.

„Imaginairer Gewinn kann nicht verbodmet werden, weil er kein Unterpfand sein kann, indem er noch ungewiß ist; denn es ist nicht mit Sicherheit voraus zu bestimmen, daß eine Waare wirklich Nutzen gebe. Der Bodmereigeber würde hier also offenbar nicht bloß die Seegefahr, sondern auch die Gefahr der nachtheiligen Conjunctur tragen. Auch die Verbodmung der Volksheuer sollte man nicht gestatten.“ Die selbstständige Verbodmung von imaginairem Gewinn ist gar nicht denkbar. Es würde sich Niemand finden, der auf ein so luftiges Unterpfand Geld hergäbe. Sollten aber die Waaren als Unterpfand gelten, so würde es sich zunächst nur darum handeln, wie viel der Geber gesonnen ist, darauf herzuleihen; werden sie später mit Nutzen verkauft, so haftet dieser nebst der Waare dem Geber bis zu seiner vollen Befriedigung. Der ganze Streit darüber, ob imaginairer Gewinn verbodmet werden kann oder nicht, dürfte demnach als ein müssiger zu bezeichnen sein. Und was die Verbodmung von Gage betrifft, so ist diese in früheren Zeiten wohl vorgekommen, jetzt aber können gesetzliche Bestimmungen darüber als veraltet angesehen werden. Wünschenswerth wäre es also, wenn künftig derartige Verbote, Verbodmung von Gewinn und Gage betreffend, ganz wegfielen, denn die Gesetzgebung hat nicht darüber zu wachen, Jemand von gewagten Unternehmungen, die keinem Dritten zum Nachtheil gereichen können, abzuhalten.

Ferner knüpft Pöhls, wie so viele vor und nach ihm, allerdings

Digitized by Google

unter Anführung von Gesetzen (Hanseat. Seerecht, Placat Phil. II.), an die durch den Schiffer geschlossene Bodmerei die Bedingung, er müsse zunächst versucht haben, Wechsel auf seinen Rheder abzugeben.

Zu bemerken ist dabei, daß die angezogenen Vorschriften in neueren Gesetzen nicht aufgenommen sind, und füglich kann eine solche Vorschrift auch nicht gegeben werden, indem der Rheder zur Annahme solcher Wechsel nicht verpflichtet ist. Ueber den Werth von Schiff und Fracht hinaus ihn zu verbinden, ist unthunlich; und gesetzt, er habe acceptirt, und fallirte nachher, und das Schiff ginge verloren, was würde alsdann der Wechsel dem Inhaber nützen? Man sieht also, daß es bei Contrahiren von Bodmereischulden durch den Schiffer genügen muß, wenn er durch wirkliche Noth dazu gezwungen wurde.

Bei der Untersuchung der Frage, wie die Verzugszinsen richtig zu berechnen seien, spricht P. die Ansicht aus, daß von der Prämie nie Zinsen laufen können; denn die Bodmereiprämie sei eine Vergütung für das ausgeliehene Geld, sei also selbst als Zinse zu betrachten, und der Satz, daß Zinsen von Zinsen verboten seien, gelte fortwährend.

Aber, wie wir nochmals bemerken müssen, es besteht die Bodmereiprämie nicht allein aus Zinsen; diese bilden nur einen Theil derselben. Der größere Theil ist als eine Vergütung für Bemühung bei Anschaffung, Auszahlung und Ziehung der Gelder und für die gelaufene Gefahr anzusehen. Außerdem ist es kaufmännische Usanz, den Zinsensaldo einer Conto-Courant in's folgende Jahr hinüber zu nehmen, und dann Zinsen davon zu berechnen. Pöhls handelt dann von der Gefahr des Gebers. Freiwillige Abweichung von der Reise, überhaupt Schuld des Nehmers, treffe ihn nicht. Aber so ausgemacht, wie die Meisten wollen, sei es nicht, daß er frei von innerem Verderb und Slitage sei. — Der Geber creditire nicht der Person des Nehmers, sondern einem bestimmten Objecte; der Untergang des Objects zerstöre seine Rechte, auf welche Weise er auch herbeigeführt werde; und contraktlich habe er an die Person des Eigenthümers der Sache keinen Anspruch. Einen solchen Anspruch habe er nur, wenn der Eigenthümer durch seine Handlungen den Verlust herbeigeführt hatte. — Die entgegengesetzte Theorie nennt er unrichtig, namentlich was Slitage betreffe, obgleich sie Autorität der Schriftsteller, einige Gesetze und gerichtliche Entscheidungen für sich habe, und als Beispiel führt er die auf Casko geschlossene Bodmerei auf. Der Schiffer verbinde sich persönlich zu nichts, seinen Rheder könne er nicht weiter verbinden, als das Schiff reiche, warum solle er nun, wenn das Schiff die Bodmerei nicht deckt, die Abnutzung selbst tragen? Auf diesen Punkt kommen

Digitized by Google

wir weiter unten noch zurück und fahren nun fort, die von P. vorgetragenen Lehrsätze in der ursprünglichen Reihenfolge wieder zu geben, wobei wir nur selten Gelegenheit zu einer einzuschaltenden Bemerkung finden.

Die Aufhebung der Reise durch höhere Gewalt vor Abgang des Schiffes bedingt die Aufhebung des Contrakts. War die Reise angefangen, so ist die Präme verdient (was aber gesetzlich nirgends ausgesprochen ist).

Bei Verlust des Schiffes kommen bis zu seiner vollen Befriedigung die geborgenen Gegenstände dem Geber zu gut. Dabei kann es keinen Unterschied machen, wenn auch die verbodmeten Gegenstände einen höheren Werth hatten, als darauf angeliehen war. „Denn es widerstreitet der Natur des Contrakts durchaus nicht, daß ein Pfand nicht für seinen vollen Werth verpfändet ist.“ Anders aber bei Verbodmung eines ideellen Theils, ½ Schiffspart, ½ Ladung, davon muß das Geborgene verhältnißmäßig zwischen Geber und Eigenthümer vertheilt werden.

Die Frage, ob der Geber zur Particulair-Havarie beitrage oder nicht? ist zu verwerfen; sie ist durch die ewige Vermengung von Bodmerei mit Assecuranz entstanden. „Ist der verbodmete Gegenstand durch eine den Geber betreffende Gefahr im Werth vermindert, so ist nichtsdestoweniger der Eigenthümer zu nichts gehalten, als dazu, diesen Gegenstand den Gläubigern zu überlassen.“

Zur Havarie grosse kann Bodmerei gar nicht beitragen. Man sollte die Bodmerei von der Contribution freisprechen, dagegen aber den Bodmereigeber verpflichten, daß er dem Nehmer den Beitrag, den dieser leistet, erstatte. Dadurch käme das richtige Verhältniß heraus. (Aber nur dann, wenn der Werth des verbodmeten Gegenstandes durch den Beitrag zur Havarie grosse so vermindert wird, daß er die Bodmerei nicht mehr deckt.)

Anfang und Ende der Gefahr. (Hier finden wir keine von der herkömmlichen Lehre abweichende Ansichten.)

Ristorno. Bodmerei als solche, d. h. mit Vergütung von Präme, kann nur da bestehen, wo wirklich eine Gefahr gelaufen wurde. Ist dies nicht der Fall, so muß unter allen Umständen der Ristorno, die Rückgabe des angeliehenen Capitals, mit Vergütung von landesüblichen Zinsen eintreten. (Landesübliche Zinsen genügen aber nicht zur Entschädigung; wird doch oft für bloße Auszahlung von Geldern 1 bis 2 pCt. Provision gerechnet.)

Veräußerung des Bodmereibriefes. Lautet derselbe an

Digitized by Google

Ordre, so geschieht die Veräußerung durch Indossament. Steht der Bodmereibrief nicht an Ordre, so muß die Veräußerung auf dem Wege der Cession geschehen; ein Bodmereibrief nimmt aber die Natur eines negotiabeln Papiers an. Der Schuldner muß daher den Indossatar als seinen rechten Gläubiger ansehen, nur muß das Indossament das Bekenntniß der empfangenen Valuta enthalten. — Daß der Schuldner dem Indossatar die Einrede aus der Person des Indossanten nicht solle opponiren können, dürfte zu viel gesagt sein. Diese Ansicht rührt offenbar daher, daß die Bodmerei auch wohl ein Seewechsel genannt wird, und dies in Italien eigentlich der Name dafür ist. Man kann aber nicht jedes Indossament wie dasjenige eines Wechsels behandeln wollen. Das Wechselrecht ist durchaus singulairer Natur, und man kann dasselbe nicht unbedingt auf andere Rechtsgeschäfte ausdehnen. Alle Einreden, die das Wesen des Contrakts betreffen, müssen daher in demselben Maaße, wie sie gegen den Bodmereigeber zulässig sind, auch jedem Dritten opponirt werden können.

Hat der Indossatar, der den Bodmereibrief durch Kauf erwarb, im Fall der Nichterfüllung des Contrakts einen Regreß an den Indossanten? — Dies ist zunächst aus der Abrede der Partheien zu beantworten. Ist nichts darüber bedungen, so sollte im Fall von Untergang und Insolvenz des Schuldners kein Regreß stattfinden können. Das Wechselrecht kann auch hier nicht angewendet werden. Es wird nur das wirkliche Vorhandensein der Forderung garantirt. Doch hat den Regreß in Italien der Gebrauch, in Frankreich sogar ein Gesetz (Code 313) eingeführt. — Wo aber der Regreß einmal stattfindet, sollte er für Capital und Prämie gelten. Die entgegenstehende Verfügung des Code 314 ist nicht zu rechtfertigen. Will der Inhaber eines Bodmereibriefes einen Regreß nehmen, so muß er sich freilich den Beweis sichern, daß er die Bezahlung vergeblich nachgesucht habe; aber dazu, daß er ihn wie einen Wechsel protestiren lasse, kann man ihn nicht verpflichten, so wenig wie dazu, daß er die Zahlung grade an dem bestimmten Tage fordere. Einen Protest darf man nur verlangen, wo das Gesetz ihn vorschreibt.

Erfüllung des Bodmereicontrakts. Bei glücklicher Ankunft muß der Nehmer Capital und Prämie bezahlen. Durch den Untergang wird er von der Bezahlung befreit, doch nur so weit der Gegenstand unterging. Der Nehmer muß aber den Beweis des Untergangs führen, auch den Beweis, daß die Waare, wo diese den Gegenstand der Bodmerei ausmacht, wirklich verladen war. — Der Ort der Bezahlung ist der Bestimmungsplatz, oder wo die Reise aufge-

Digitized by Google

geben wird. Der Geber hält sich immer an das Unterpfand. Wurde über die Zeit der Bezahlung nichts festgesetzt, so erfolgt dieselbe bei Ankunft. Der Inhaber des Bodmereibriefes muß sich melden.

Rechte mehrerer Bodmereien unter einander und im Verhältniß zu anderen Forderungen. — Die jüngere Bodmerei geht der älteren vor; doch muß zwischen der ersten und zweiten Bodmerei eine Seegefahr liegen. (Daß diese Fassung nicht präcis genug ist, kann aus dem bei Nolte weiter unten angeführten Rechtsfall gesehen werden.)

Darum haben zwei an demselben Orte geschlossene Bodmereien gleichen Anspruch.

Was der Bodmerei vorgehet: 1. Berglohn; 2. Lootsgeld; Hafenkosten; 3. Volksheuer von der letzten Reise und zwar, wo diese nicht ausdrücklich durch Gesetz ausgenommen, mit Einschluß der Gage des Schiffers. 4. Lieferanten für Ansprüche nach geschlossener Bodmerei. 5. Havarie grosse die seit Schließung der Bodmerei entstand. Dann lässet Pöhls die Partikularrechte der verschiedenen Länder folgen.

Willard Phillips. Treatise on the Law of Insurance. Two Volumes. Second Edition. Boston 1840.

Hier finden wir für unsern Zweck nur eine geringe Ausbeute, indem P. sich vornehmlich mit der Bodmerei in ihrer Beziehung zur Assekuranz beschäftigt. Wegen der Befugniß des Schiffers zur Aufnahme von Bodmerei ist ein Ausspruch des Richters Story zu bemerken, wie es keineswegs ausgemacht sei, daß der Schiffer ein Recht habe Bodmerei zu schließen, im Fall er eigenes Geld an Bord hat, genügend für den Bedarf des Schiffes.

Ueber die Gefahren und Verluste, denen der Geber ausgesetzt ist, wird nur im Allgemeinen gesagt, daß sie von den Stipulationen des Contrakts abhängen. In den Vereinigten Staaten sei es gebräuchlich gewesen, die Gefahren des Gebers genauer zu bezeichnen, als dies in den alten Formularen über Bodmerei geschehen, und es sei gewöhnlich, daß der Geber die Gefahr der Havarie übernimmt, und ein Recht auf das Geborgene hat.

Verzugszinsen werden in Amerika von Capital und Prämien vergütet; ein Ausspruch des Richters Story enthält darüber folgende Begründung: da bei glücklicher Beendigung der Reise die Prämie sowohl als die geliehene Summe fällig wird, so bildet das Ganze eine Schuld; irgend ein Verzug in der Bezahlung derselben, zieht die

Digitized by Google

Vergütung gewöhnlicher Zinsen nach sich. Die geliehene Summe und die Bodmerei-Prämie müsse als das Capital angesehen, und von diesem die Verzugszinsen berechnet werden.

Mittermaier, Dr. C. F. A. Geheim. Rath und Professor zu Heidelberg, Grundsätze des gemeinen deutschen Privatrechts mit Einschluß des Handels-, Wechsel- und Seerechts. Regensburg. 6. Aufl. 1843. 2 Bände.

In §. 310 bis 313 (218 — 221 früherer Ausgaben) findet sich eine kurzgefaßte klare Darstellung der Bodmerei, gleichsam deren Quintessenz, so daß es fast unmöglich ist einen Auszug davon zu geben, weshalb wir uns darauf beschränken müssen, einige Hauptpunkte zu berühren.

Der Darleiher verliert den Anspruch auf Capital und Prämie, wenn die verbodmeten Gegenstände ganz oder theilweise zu Grunde gehen, soweit nicht von jenen Gegenständen etwas gerettet werden kann. (Daraus geht also hervor, daß bei Bergungsfällen auch die Prämie zu bezahlen ist, wenn das Geborgene dazu hinreicht.)

Der Bylbrief gehört schon deshalb nicht zur Bodmerei, weil der ältere Bylbrief dem jüngeren vorgeht, während bei der Bodmerei das Gegentheil eintritt.

Der Hauptunterschied zwischen dem foenus nauticum der Römer und der Bodmerei besteht darin, daß bei jenem „der Gegenstand, worauf die Summe aufgenommen wurde, als verpfändet betrachtet wurde, was nothwendig die Rechte eines späteren Darleihers auf den nämlichen Gegenstand beschränkte“, während dies bei der Bodmerei nicht der Fall ist, indem nichts dem Nehmer im Wege stehet, noch weitere Bodmerei zu zeichnen, wo dann die verschiedenen Bodmeristen gleiche Rechte haben. (Vorausgesetzt, daß die Geldaufnahmen in dem nämlichen Hafen stattfanden.)

Die bei der Assekuranz begründeten Verbindlichkeiten können auf die Bodmerei nicht angewendet werden, letztere muß als ein selbständiger Vertrag betrachtet werden.

Die Eintheilung der Bodmerei in verschiedene Classen, wie bei Beneke, hätten wir lieber nicht gefunden, indem damit, wie bei Beneke bereits erörtert, nichts entschieden wird, und wenn angegeben wird, daß die Schriftlichkeit des Bodmereivertrages gemeinrechtlich nicht nothwendig ist, so vermissen wir dabei ungern eine Rüge über diese Lücke im

Digitized by Google

gemeinen Rechte. Denn die Schriftlichkeit des Vertrages sollte aus bereits angegebenen Gründen überall zur Pflicht gemacht werden.

Wo Gesetze dem nicht entgegenstehen, können außer Schiff und Ladung auch Frachtgelder, Gage und imaginärer Gewinn verbodmet werden.

Wie es mit der Bezahlung der Bodmereischuld gehalten wird, wenn ein theilweiser Verlust des verbodmeten Gegenstandes eintritt, wird im §. 313 erörtert. Dann kann der Bodmerist sich nur an das Geborgene halten; und hat keine Klage gegen den Bodmereinehmer. (In der Note 9 heißt es: Die Bedingung, unter der allein der Bodmereigeber etwas erhält, ist die glückliche Ankunft des Gegenstandes. Der Bodmereigeber (muß heißen: . . . nehmer) ist also befreit, wenn diese Ankunft nicht erfolgt). Sehr streitig ist es, ob bei partiellem Verlust der Bodmereigeber verhältnißmäßig die bedungene Prämie fordern kann; doch muß ihm die Befugniß dazu eingeräumt werden, wo Landesgesetze nichts darüber vorschreiben. (Diesen Punkt erörtern wir weiter unten. Das obige: „verhältnißmäßig" bleibt uns dunkel. Nach Verhältniß des zurückgelegten Weges? Das wäre eine Unbilligkeit gegen den Nehmer, der von einer theilweise beendigten Reise nur in einzelnen Fällen, da wo Distanzfracht vergütet wird, einen Vortheil hat. Oder nach Verhältniß des Geborgenen? Dann würde man ungerecht gegen den Bodmereigeber verfahren, denn so lange der geborgene Werth hinreicht, muß er ja zum Vollen befriedigt werden, wenigstens in Betreff des Capitals.)

Ueber die Berechnung von Verzugzinsen vom Capital und der Prämie spricht M. sich im Texte nicht aus, doch ist aus der Note 1 zum §. 313 zu schließen, daß sie gebilligt wird, denn man soll die Grundsätze vom Zinswucher auf die Bodmereiprämie nicht anwenden.

Spuren der Bodmerei will M. zufolge Note 1 zu §. 310 schon im Consulate Cap. 104 — 106 und im Seerecht von Oleron I. 22 finden, deutlich Wisby Seerecht 38. Unsere Ansicht darüber haben wir bereits abgegeben.

Kent, James. Commentaries on American Law. Fifth Edition. Newyork 1844.

Im dritten Bande Seite 352 bis 363 finden wir eine Abhandlung über Bodmerei und Respondentia, von welchem letztern Vertrage wohl ganz richtig bemerkt wird, Note a zu Seite 354, daß derselbe in

Digitized by Google

England außer Gebrauch gekommen sei, weshalb denn an dieser Stelle, zumal bei Park das Nöthige darüber gesagt wurde, von Respondentia nicht weiter die Rede sein wird. Die Bodmerei betreffend, so ist es bei Bodmereibriefen der oberste Grundsatz, daß ein unvorhergesehener Nothstand die Ursache der Anleihe gewesen ist; wußte der Geber, daß der Rheder einen zur Hülfe bereiten Handelsfreund an dem Hafenplatze hatte, so ist es Betrug das Geld auf Bodmerei zu geben; wurde es aber im guten Glauben und ohne von jenem Umstand gewußt zu haben, hergegeben, so sind nach Kent die Gerichtshöfe immer geneigt den Vertrag aufrecht zu halten, schon aus Rücksicht auf den großen Nutzen der Bodmerei für Handelszwecke.

Früher sei es gebräuchlich gewesen Geld zu willkührlichen Zinsen für die Gefahr einer Reise aber ohne Verpfändung des Schiffs oder der Ladung zu geben, dies sei aber in bloße Wetten ausgeartet und habe endlich ein Verbot solcher Geschäfte zu Wege gebracht, zuerst durch die Ordonnanz der Marine, dann im Code de Commerce, nach welchem die Bodmerei nur bis zum Werth der verpfändeten Gegenstände gültig ist. (Es ist ganz interessant hier die Spur jener Beschränkung, die in neuern Gesetzen vorkommt, verfolgen zu können; weil man in früheren Zeiten Mißbrauch mit der Form der Bodmerei getrieben, deshalb sollen wir jetzt noch mit gesetzlichen Bestimmungen gequält werden, die am Ende nur dazu dienen können, dem unredlichen Bodmereinehmer zu allerlei Ausflüchten einen Anhaltspunkt darzubieten. —) Unser Verfasser kommt denn auch zu dem ganz richtigen Schluß, derartige Contrakte, wo der Geber die Seegefahr laufe, ohne sich einen Gegenstand verpfänden zu lassen, seien gültig; denn da das Capital der Gefahr ausgesetzt werde, so könne der Contrakt nicht als ein wucherlicher betrachtet werden. (Wenn also die Wuchergesetze nicht existirten, so würde es ganz gleichgültig sein, ob man jene Quasi-Bodmereicontrakte, denn in Wirklichkeit sind sie es nicht, gelten lassen will oder nicht. Das Aufhören der Wuchergesetze würde die über das erlaubte Maaß hinausgehenden Zinsen, Prämie im engeren Sinne kann man die Vergütung nämlich nicht nennen, legal und das feine Distinguiren überflüssig machen.)

Kent führt dann als allgemeine Regel an, daß die Befugniß des Schiffers zu Bodmereianlehen erst nach dem Anfange der Reise vorhanden sei, und nur in einem fremden Hafen, wo der Rheder nicht wohnhaft, ausgeübt werden könne. Hier seien jedoch Ausnahmen statthaft, so daß der Schiffer auch im Heimathslande Bodmereibriefe unterzeichnen darf, nur muß es im äußersten Nothfall geschehen und

Digitized by Google

bewiesen werden können, daß es unmöglich oder doch äußerst schwierig gewesen mit dem Rheder zu verhandeln.

Das beliebte Thema die Aehnlichkeit zwischen Bodmerei und Versicherung kommt dann auch glücklicherweise ganz kurz gefaßt an die Reihe, wäre aber besser ganz weggeblieben, denn gerade die ihm angewiesene Stelle am Anfange eines Absatzes kann leicht Ursache werden die nachfolgenden höchst wichtigen und sehr gut gefaßten Lehrsätze übersehen zu lassen. Es wird nämlich gesagt, die Schiffer dürfen nicht für eine frühere Schuld (a pre-existing debt) verbodmen, die Nothwendigkeit der Anleihe zur Zeit der Contrahirung müsse bewiesen werden, und auch daß der Schiffer sich nicht anders hat helfen können. Ist dies dargethan, so kann es dem Geber keinen Nachtheil bereiten, wenn der Schiffer unredlich verfährt. — Fängt die Reise nicht an, wird also gar keine Gefahr vom Geber gelaufen, so treten gewöhnliche Zinsen an die Stelle der Bodmereiprämie; diese ist aber zum Vollen verdient, wenn die Reise angefangen war, dann aber eingestellt wurde; denn Capital und Prämie war der Gefahr ausgesetzt worden. — Die jüngere Bodmerei hat den Vorrang vor der früheren, denn ohne die neue Anleihe würde der erste Gläubiger ja doch das ihm gestellte Unterpfand verloren haben. So gehet auch die Bodmerei der früheren Versicherung, und auch einer früheren Pfandversicherung auf das Schiff vor. Der Bodmereibrief kann keine Vorschüsse decken, die auf den persönlichen Credit des Nehmers gegeben wurden, und nicht auf das zum Unterpfande gestellte Schiff; aber neben dem Bodmereibrief und gleichsam zu mehrerer Sicherheit genommene Wechsel heben den Bodmereivertrag nicht auf, noch vermindern sie seine Gültigkeit.

Daß der Geber zur Havarie grosse beitragen müsse, wie auch das Gericht in Louisiana entschieden habe, scheint unserm Verfasser, der dabei der von Emérigon gegebenen Begründung lobend erwähnt, nicht mehr als recht und billig zu sein. Denn der Geber verdanke die Erhaltung des Darlehens dem von Andern gebrachten Opfer. (Nur wird übersehen, daß auf solche Weise das Darlehen doppelt beitragen muß, einmal als solches und dann in soweit es im Schiffe steckt oder zur Instandsetzung der Ladung verwendet worden ist.)

Der Geber hat keinen Verlust zu tragen, der aus der fehlenden Seetüchtigkeit, aus unerlaubter Abweichung, durch Fehler des Nehmers oder aus innerem Verderb (inherent infirmity) der Ladung entstehet. (S. 360.)

Der Rheder kann das Schiff irgendwo verbodmen, auch ist es gleichgültig ob das Geld zu Schiffszwecken gebraucht wurde oder nicht.

Digitized by Google

Es genügt wenn der Geber die Seegefahr läuft, und das Geld in gutem Glauben gegen Bodmereiprämie hergegeben worden ist. Auch darf die Gefahr schon angefangen sein als der Contrakt geschlossen wurde. (Hier kommt wieder in Betracht, daß der Vertrag wohl nur deshalb als Bodmereivertrag angesehen werden soll, um den durch Wuchergesetze angedrohten Strafen zu entgehen. Sonst aber wird ein derartiger Contrakt doch nicht wie eine wirkliche Bodmerei die Rechte dritter Personen berühren dürfen.)

Nach Ankunft am Bestimmungsplatze werden bis zur Einlösung des Bodmereibriefes Verzugszinsen vom ganzen Belauf desselben mit Einschluß der Bodmereiprämie berechnet, was Kent als die allgemeine Regel nach französischem Rechte anführt.

Wurde die Noth des Schiffers zur Stipulirung einer ungewöhnlich hohen Prämie benutzt, so haben englische und amerikanische Admiralitätsgerichtshöfe die Macht die Prämie zu ermäßigen oder die Bestätigung zu verweigern. Wenn aber keine Prämie ausbedungen wurde, so kann kein Gerichtshof dieses Uebersehen gut machen, und es werden alsdann nur gewöhnliche Zinsen berechnet.

Inzwischen muß noch eines löblichen Unternehmens gedacht werden, das dem Verfasser dieses Versuchs während seiner Arbeit zu Gesicht gekommen ist. Es ist dies ein in London 1850 erschienenes Werk, betitelt: Commercial Law, its Principles and Administration; or, the Mercantile Law of Great Britain compared with the Codes and Laws of Commerce of the following Countries etc. by Leone Levi. 2 Theile. Der Autor bezweckt nämlich zunächst die Codifizirung des englischen Rechts durch Vergleichung desselben mit ausländischen Gesetzen zu erleichtern und ferner einem allgemein gültigen Handelsrecht den Weg zu bereiten. Aus den Vorreden zum ersten und zweiten Theil ergiebt sich, daß außer andern sehr einflußreichen Personen auch Prinz Albert im wesentlichen den Ansichten des genannten Schriftstellers beistimmt, wenn auch hinsichtlich der Ausführbarkeit in der Zuschrift des Prinzen einige Andeutungen vorkommen, wonach in der nächsten Zukunft wohl nicht viel zu Stande kommen dürfte, denn es soll jeder Regierung überlassen bleiben, ihre Gesetze dergestalt abzuändern, wie die öffentliche Meinung es etwa verlangen möge, und auf die öffentliche Meinung werde ein Buch, worin dasjenige, was mehrere Länder über denselben Gegenstand vorgeschrieben haben, nebeneinander gestellt sich vorfindet, von großem Einfluß sein, weshalb es sich denn

Digitized by Google

sehr empfehle, daß der Verfasser (der bis dahin nur das Handelsrecht im engern Sinn behandelt hat, nämlich die Capitel von Kaufleuten, Handelsbüchern, Handelsgesellschaften, Commissionshandel und Contrakten) in seinen Arbeiten fortfahre, gewiß werde die Unterstützung der Regierungen, was die Einlieferung des nöthigen Materials betreffe, bei einem so nützlichen Unternehmen nicht ausbleiben. — L. rühmt sehr die Bereitwilligkeit, mit welcher Lord Palmerston ihm die Einsicht wichtiger, im Ministerium des Aeußern aufbewahrter Dokumente verschafft habe, die Liberalität, mit welcher ihm das Archiv des Handelsministeriums zugänglich gemacht wurde, und wenn nach Allem diesen von einer Erreichung des vorgesteckten Ziels noch nichts verlautete, so darf das von ähnlichen Vorarbeiten nicht abschrecken, die doch immer der erste nothwendige Schritt zur Vereinfachung und Verbesserung der Gesetze bleiben; wir wünschen daher, der Verfasser möge bald den übrigen Theil des Handelsrechts folgen lassen.

Carl von Kaltenborn, Dr. jur. Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts ꝛc. Zwei Bände. Berlin 1851.

Der 8. Abschnitt dieses Werks handelt von der Bodmerei, § 187 bis 210, S. 232 bis 336 des 2. Bandes. Von Schriftstellern werden citirt: Abbott, Baldasseroni, Benecke, Boulay-Paty, Casaregis, Emérigon, Kent, Pardessus, Park, Piantanida, Pöhls, Pothier, Roccus, Stypmann, Valin, Verwer.

Nachdem zunächst von der Befugniß zur Verpfändung von Schiff und Ladung, und dem Foenus nauticum gehandelt ist, bespricht unser Autor die Großavanturei, in England Respondentia genannt, deren Unterschied von der Bodmerei darin bestehe, daß bei der eigentlichen Bodmerei nicht bloß auf die Waare, sondern auch auf das Schiff Gelder geliehen werden, daß die Waaren bei der Schließung der Bodmerei bereits vorhanden sind, daß bei der Bodmerei die Gelder nicht zum Ankauf von Waaren, sondern zur Fortsetzung der Reise verwandt werden, daß die Bodmerei mehr in Zeiten der Noth und irregulairer Weise aufgenommen wird, während die Großavanturei als eine regelmäßige kaufmännische Speculation erscheint; daß bei der Großavanturei der Nehmer wie der Geber ein lucratives Geschäft zu machen hoffe. — Ferner wird der Bielbrief erwähnt, worunter die Urkunde verstanden wird, die über eine zum Baue eines neuen Schiffes oder zur gewöhnlichen Ausrüstung angeliehene Summe ausgestellt wurde, wobei dann das Schiff als Pfand gestellt sei; häufig mit der Bedingung,

Digitized by Google

daß der Schuldner zur Rückzahlung nur dann verpflichtet sein solle, wenn das Schiff behalten ankommt, wofür dann höhere Zinsen stipulirt werden.

§ 191 definirt, was unter Bodmerei im engeren Sinne zu verstehen sei; Berechtigung zur Verbodmung nach den neueren Seerechten, in welchen aber die eigentliche Bodmerei nicht gehörig von dem Bielbrief und der Großavanturei unterschieden werden (was auch wohl nicht nöthig ist; denn entweder sind jene ebenso wie Bodmerei zu behandeln, oder sie müssen nach den verabredeten Bedingungen beurtheilt werden; in beiden Fällen kann also specielle Erwähnung unterbleiben).

§ 192. Geschichtliches. Spuren der Bodmerei sollen sich schon im Consolato del Mare, Cap. 104—6, im Seerecht von Oleron, Art. 22, finden. Deutlich soll das Wisbuy'sche Seerecht, Art. 35 und 40, davon handeln. (Das Consulat sagt aber nur, der mitreisende Kaufmann müsse in Nothfällen dem Schiffer mit Geld- oder Lebensmitteln aushelfen. Das Seerecht von Oleron schreibt vor, der Schiffer solle wegen benöthigten Geldes nach Hause schreiben, einen guten Wind deshalb aber nicht versäumen; er könne dann Waaren nach Nothdurft verkaufen, die er am Loßplatze nach dem Preise der übrigen ersetzen müsse, wogegen ihm dann die Fracht zukomme. Der 35. Art. des Wisbuy'schen Seerechts ist dem 22. Art. von Oleron beinahe gleich, und der Art. 40 bestimmt, wie es gehalten werden solle, wenn der Schiffer aus Noth Waaren auf dem Boden [= Schiff] verkauft habe; dann soll er schuldig sein, wenn der Boden so viel zu Lande bringt, solches an dem ersten Markt innerhalb 14 Tagen zu bezahlen; zwischen dem mindesten und dem mehrsten. Befriedigt er den Kaufmann nicht, und setzt er einen andern Schiffer auf das Schiff, so kann der Kaufmann sich binnen Jahr und Tag an das Schiff halten.)

(Alles dieses ist also keine Bodmerei. Geld auf Bodmerei wird freiwillig hergegeben; hier handelt es sich nur um die Ersetzung der vom Schiffer aus Noth verkauften Güter.) Ausführliche Vorschriften kommen auch schon vor im Statut von Marseille von 1254 (bei Pardessus Vol. IV. 265).

§ 193. Allgemeine Natur der Bodmerei.

Es finden sich darin vereinigt: ein Darlehen, eine Verpfändung, und eine Art von Versicherung. — Insofern der Geber die Gefahr einer Sache, die einem Andern gehört, gegen eine Entschä-

Digitized by Google

digung übernimmt, so hat die Bodmerei eine gewisse Aehnlichkeit mit dem Versicherungsvertrage. (Der Geber übernimmt aber nicht die Gefahr der Sache, sondern des darauf vorgeschossenen Geldes. Dafür bekommt er die Prämie.) Wegen der Uebernahme der großen Gefahr sei es erlaubt, höhere Zinsen zu nehmen. (Zinsen und Prämie ist etwas ganz Verschiedenes. Die Prämie ist die Vergütung für die Bemühung bei Anschaffung und Auszahlung des Geldes; für die übernommene Seegefahr; für die Unkosten der Einkassirung am Bestimmungsplatze; für die Uebermachung [Remittirung] und endlich für die Entbehrung des Capitals, welcher letzterer Bestandtheil der Prämie allein als Zinse angesehen werden mag.) Schließlich kommt K. zu dem richtigen Resultat: Die Bodmerei ist gemischter Natur, und als ein selbstständig sich erhebendes seerechtliches Institut zu betrachten.

§ 194. Unterschied der Bodmerei mit der Assecuranz und Paccotille. (Dies zu verwechseln wird dem Geschäftsmann nie einfallen.)

§ 195. Sachen die auf Bodmerei geliehen werden können. Vorzugsweise Geld. — Auch andere Sachen, die nach einem allgemeinen Werthe geschätzt werden können. (Einigen sich die Contrahenten darüber, so ist nichts dabei zu erinnern; doch ist nicht wohl einzusehen, weshalb ein Nehmer es sich gefallen lassen sollte, z. B. Waaren oder Wechsel für baar Geld zu nehmen, um diese vor der Benutzung in baares Geld umzusetzen. Man kann also wohl nur behaupten, daß außer Geld auch andere Sachen auf Bodmerei geborgt werden können.

§ 196. Gegenstände, die verbodmet werden können. Alles was ganz oder theilweise durch Seeunfälle verderben oder untergehen kann, das kann, wie Gegenstand der Assecuranz, so auch Gegenstand der Verbodmung sein. — Mit der Beschränkung, daß die verbodmete Sache verkäuflich sei, denn Leben und Freiheit einer Person kann man zwar versichern, aber nicht verbodmen. (Wieder der Vergleich mit der Assecuranz, der doch nicht durchzuführen ist.)

II. Nicht durchaus nothwendig ist es, daß die verbodmete Sache eine körperliche sei. Als Beispiel wird angeführt: bereits verdiente Fracht, und bereits gemachter Gewinn an Waaren. (Beide stecken aber in der Waare.)

§ 197. Im Einzelnen.

Verbodmung des Schiffes. Unter Schiff wird verstanden: Rumpf, Kiel, auch alles Geräth, Segel, Masten ꝛc. ꝛc., selbst Proviant und Munition, und was davon während der Reise ersetzt

Digitized by Google

wird. Man kann aber auch diese verschiedenen Gegenstände getrennt und beschränkungsweise verbodmen.

Verbodmung der Fracht. Rationell lässet sich das Verbot im französischen und spanischen Seerecht, zu verdienende Fracht zu verbodmen, nicht rechtfertigen. Auch nicht das Verbot des holländischen Gesetzes, zu verdienende Fracht allein zu verbodmen. Einige Seerechte trennen Schiff und Fracht. Das Schiff soll nur bis zu einem gewissen Theil verbodmet werden dürfen.

In der Note: wenn von mehren Bodmereien die eine auf das Schiff allein, die andere auf das Zubehör allein geschlossen wurde, so müßten die Bodmeristen doch die Fracht theilen.

§ 198. Von der Bodmereibefugniß des Schiffers und Beschränkung derselben durch Gesetze.

Zuvor muß er versuchen, Geld auf andere Weise zu bekommen. Nach Hans. Seerecht VI. 2. durch Wechselziehung auf seinen Rheder.

(Aber der Rheder ist nicht verpflichtet zur Annahme solcher Wechsel, außer wenn er den Schiffer zur Wechselziehung autorisirt hatte.)

IX. Wenn die Ladung allein oder ein Theil derselben unterwegs und einzig zu ihrer nothwendigen Erhaltung eine Bodmereiaufnahme erheischt, so ist der Capitain dazu befugt. Dann dürfen aber nur speciell die betreffenden Güter verbodmet werden.

(Aber angenommen, Getreide bilde einen Theil der Ladung, erleide Seebeschädigung und erhitze sich, und müsse unterwegs gelosset und gedarrt werden, so können doch gewiß die aufgelaufenen Unkosten auf Bodmerei unter Verpfändung von Schiff und Ladung genommen werden.)

§ 201. Bestandtheile des Bodmereibriefes.

1. Die Namen der Contrahenten. Doch ist K. mit Pöhls der Meinung, daß der Name des Gebers nicht absolut nothwendig sei, und daß also ein Bodmereibrief auch auf den Inhaber gestellt werden dürfe. (Dann könnte aber der Verdacht aufkommen, der Schiffer habe selbst das Geld hergegeben und sich eine möglichst hohe Prämie stipulirt.)
2. Die Angabe der aufgenommenen Summe. Ist bloß der Werth der verbodmeten Gegenstände und keine besondere Bodmereicapitalsumme angegeben, so ist zu vermuthen, daß letztere die volle Höhe der ersteren erreicht habe. (Es ist vielmehr zu vermuthen, daß eine Nachlässigkeit, ein Uebersehen, zum Grunde liegt.)

Digitized by Google

3. Der Vertrag enthält häufig die bestimmte Angabe des Werths der verbodmeten Gegenstände. (Diese Angabe ist jedoch überflüssig.)

4. Die Bestimmung der Prämie. Doch hält K. diese nicht für so wesentlich, daß ohne sie die Bodmerei gar nicht bestehen könnte. (Nur wird alsdann der Geber keinen Anspruch auf Prämie begründen können.)

5—12. Name des Schiffes, Zeit der Wiederbezahlung u. s. w. (wobei nichts zu erinnern.)

13. Clauseln eines Bodmereivertrags sind im Allgemeinen zu Gunsten des Nehmers auszulegen, ganz anders als im Assecuranzvertrage, wo der Versicherer als der event. Schuldner erscheint und darum zu seinen Gunsten zu interpretiren ist. (Wieder der Vergleich mit der Assecuranz, wodurch noch dazu nichts bewiesen wird.)

§ 204. Gefahr des Gebers.

Hat der Bodmerist vor Schließung des Contracts Nachricht, daß die zu verbodmende Sache bereits in Sicherheit, und dies dem Nehmer verschwiegen, so hält K. den Contract für keine Bodmerei.

(Es werden dann die Vorschriften des preuß. L.-R. 2415 ff. angeführt, welche sich auf die ebendas. 2026 ff. über die Pflichten von Versicherern ꝛc. gegebenen beziehen.)

Pflicht des Nehmers ist es für den seetüchtigen Zustand des Schiffes zu sorgen.

Eigenmächtige Abweichung von der Reise und dadurch herbeigeführter Verlust trifft den Geber nicht.

Slitage trägt der Bodmerist. (Damit ist wohl gemeint, daß der Bodmerist, wenn das Unterpfand durch Slitage so verschlechtert ist, daß es zur Deckung der Bodmereischuld nicht hinreicht, sich nur an das Pfand halten kann. Aber abgesehen davon, daß über diesen Punkt, wie auch K. in der Note angiebt, bei den Schriftstellern abweichende Meinungen sich finden, so stehet namentlich das preußische Recht dem angeführten Lehrsatze entgegen.)

§ 205. Ristorno. Derselbe tritt ein, wenn die verbodmeten Waaren gar nicht abgeladen werden. — Wenn die Reise unterbleibt. Wenn das dargeliehene Capital nicht zum Vollen verwendet wird. (Aber die nöthigen Gelder pflegen erst dann angeliehen zu werden, wenn die Verwendungen bereits gemacht sind.)

§ 206. Negociabilität des Bodmereibriefes.

Digitized by Google

Das Indossament muß das Bekenntniß der empfangenen Valuta enthalten.

§ 207. Bei einer Verpfändung von Schiff und Gut darf sich der Geber entweder an das Ganze oder an welchen Theil er will, halten, bis der Bodmereibrief berichtigt ist. Preuß. L.-R. 2407.

§ 208. Der Geber darf versichern lassen. Verbote, die Bodmereiprämie versichern zu lassen, unter Anführung von Particularrechten.

(Warum es nicht gestattet sein sollte, die Bodmereiprämie versichern zu lassen, ist nicht einzusehen.)

Nach Kaltenborn's Meinung muß es erlaubt sein, Capital und Assecuranzprämie versichern zu lassen, mehr aber nicht. Wollte man dem Bodmeristen solche Versicherung verbieten, so müßte man füglich auch dem Versicherer untersagen, Reassecuranz zu nehmen. — Wenn bei einem Schiffbruch etwas gerettet wird, und es findet sich, daß diese Gegenstände zugleich verbodmet und versichert sind, so soll nach französischem Gesetz (Code 331) Versicherer und Bodmerist nach Verhältniß daran theilnehmen. — Bei Bodmereien, die im Nothhafen geschlossen wurden, muß aber füglich der Bodmerist dem Versicherer vorgehen.

§ 209. Concurrenz mehrerer Bodmereien.

Die jüngere Bodmerei geht der älteren vor; weil, aber auch nur wenn die jüngere so angesehen werden kann, daß durch sie die Erhaltung des Ganzen veranlaßt und ohne sie die Sicherheit des älteren Bodmeristen verloren gegangen wäre.

Gleiche Rechte haben die in einem Hafen geschlossenen Bodmereien.

§ 210. Concurrenz mit anderen Forderungen.

Vor der Bodmerei sind privilegirt, weil ohne deren Aufwendung der Bodmerist gar nicht zu seinem Gelde gekommen wäre:

1. Berglohn. 2. Lootsgld; Tonnengeld; Hafenunkosten. 3. Volksheuer; Gage des Schiffers auch, nach preußischem Rechte, nicht nach englischem (welches, wie auch richtig ist, den Schiffer als den Schuldner ansieht). 4. Nach geschlossener Bodmerei während der Reise zur Anschaffung von Lebensmitteln oder zur Reparatur des Schiffes dargeliehene Gelder. 5. Havarie grosse, die nach der Schließung der Bodmerei entstand.

Digitized by Google

Vincent Nolte. Wilhelm Benecke's System des See-Assecuranz- und Bodmerei-Wesens. Vollständig und zeitgemäß umgearbeitet von Vincent Nolte. Zweiter Band, Hamburg 1852. S. 846 ff. über Bodmerei.

Der Vortrag des Verfassers nimmt folgenden Gang: Zunächst wird definirt was Bodmerei ist, und einiges über den Ursprung derselben gesagt. Die Gesetze von Oleron und das Consulat erwähnen der Bodmerei gar nicht. Das Wisby'sche Seerecht enthält nur weniges über Bodmerei. (Eigentlich eben so wenig wie die obigen, denn es wird nur von verkauften Waaren gesprochen.)

Zweck der Bodmerei sei auch, um Capitalien von einem Seeplatze zu einem andern zu übermachen. (!) Aehnlichkeit mit Wechseln: Das portugiesische Gesetzbuch schreibe ausdrücklich vor, Bodmereibriefe mittelst Protest einzuklagen. Doch Respekttage finden nach dieser Gesetzgebung nicht statt, was sich erkläre durch Vorhandensein eines Unterpfandes von beweglicher und prekärer Natur, und durch die persönliche Anwesenheit des Ausstellers. Der brasilianische Codex sage: daß ein an Ordre gezogener und durch Indossemente übertragener Bodmereibrief die Gerechtsame eines Wechsels besitzt und damit nach Wechselrecht verfahren werden kann.

N. versucht dann, einen Unterschied zwischen Bodmerei und Großavantur oder Respondentie festzustellen, doch kommt er zu dem Resultat: Bodmerei und Respondentie müssen denselben Gesetzen unterworfen sein.

Wesen, Form und Bedingung der Gültigkeit des Bodmereicontrakts. Es muß erwiesen werden können, daß der Schiffer durchaus kein anderes Mittel zur Hand hatte, um sich das erforderliche Geld zur Fortsetzung der Reise zu verschaffen. — Anführung zweier richterlicher Aussprüche in England: Wenn ein Schiffer irgendwo Geld von Jemand borgt, der es weiß, daß dem Schiffer dort entweder allgemeiner Credit oder wenigstens ein Correspondent oder Agent zu Gebot steht, der Willens ist ihm zu helfen, so ist eine solche Verbodmung null und nichtig, und kann den Rheder nicht binden. (Dann hat der Rheder doch wohl den Beweis zu führen, daß der Geber es wußte; überhaupt muß jeder Bodmereibrief gültig sein, bis ein Beweis der Ungültigkeit geführt ist.) Ueber die Form des Bodmereibriefs enthalten die Gesetze keine Vorschriften. Allgemeine Erfordernisse des Bodmereicontrakts; und Gesetze darüber. Name der Contrahenten, des Schiffs ꝛc. ꝛc.

Die Frage des Prioritätsrechts bei der Concurrenz mehrerer Bodmereicontrakte. Wer zuletzt leiht, wird zuerst bezahlt.

Digitized by Google

Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz, unter Anführung des Art. 331 des Code de Commerce. „Wenn beides, Assecuranz und Bodmerei, stattfindet, so soll im Strandungsfall das Produkt zwischen Geber und Assecurateur pro rata vertheilt werden.“ Diese Vorschrift soll sich jedoch nach Boulay-Paty nicht auf die Fälle beziehen, wo ein Schiffer nach dem Beginne seiner Reise Geld aufnimmt. (Da R., wie wir gleich sehen werden, das Recht Kritik zu üben in Anspruch nimmt, so wäre hier wohl der Platz gewesen; einige Bemerkungen zu machen über die nicht zu rechtfertigende Verfügung des Gesetzes, wonach Jemand Nutzen ziehen oder Schaden leiden soll aus einem Vertrage der ihm ganz fremd ist.)

Anführung eines Rechtsfalls, betreffend das Schiff Verein. Dasselbe ging mit Ladung von Newyork nach Ciudad Bolivar, um daselbst die Ladung zu lassen, und eine andere nach Hamburg einzunehmen. In Antigua mußte es einlaufen und repariren, konnte aber Geld auf Bodmerei nicht erhalten, und verkaufte die gesund gebliebene Ladung, deren Provenu aber nicht hinreichte, und der Schiffer erhielt dann einen Vorschuß vom Schiffsbaumeister von L. 266. 7. 10. gegen Verpfändung von Schiff und Fracht zu 30 pCt. Prämie, zahlbar binnen 24 Stunden nach glücklicher Ankunft in Hamburg oder einem andern Loßplatze. — In Bolivar angekommen, mußte der Capitain die Ansprüche der Ladungsinteressenten für ihre verkauften Güter befriedigen, wozu er Doll. 4561. 97 borgte, und dafür einen zweiten Bodmereibrief zu 30 pCt. zeichnete. (NB., es scheint, die Fracht für die combinirte Reise sollte erst in Europa bezahlt werden; so wenigstens erhält das Folgende mehr Sinn.) In den späteren gerichtlichen Verhandlungen ward viel Gewicht darauf gelegt, ob die zweiten Bodmereigeber Kenntniß vom ersten Bodmereibrief gehabt oder nicht, was nach Nolte auf ihr gutes Recht eben als zweite Bodmereigeber keinen Einfluß haben sollte, denn der offenbare Zweck dieser zweiten Bodmerei sei kein anderer gewesen als der, den Schiffer zur Vollendung seiner Reise zu befähigen. (Eigentlich war die Reise vollendet, wo die verkaufte Ladung verantwortet wurde, in Bolivar.) In Hamburg verständigte man sich über den Verkauf des Schiffes. Die in Hamburg gewonnene Fracht war Netto Bc.-Mk. 5469. 6. — Der Inhaber des jüngsten Bodmereibriefs machte sein Vorzugsrecht geltend, dieses wurde aber bestritten, „indem ein Vorzugsrecht jüngerer Bodmereien nur dann zulässig sein könne, wenn zwischen ihr und der älteren eine Seegefahr liege, und wenn die jüngere Bodmerei den Gegenstand der älteren Verpfändung von neuem rettete. In diesem Fall aber könne

Digitized by Google

die jüngere Bodmereiforderung nicht aus Bolivar datiren, denn das Geld sei nicht dort zur Fortsetzung der Reise angeliehen worden, sondern sie datire vielmehr schon aus Antigua, dort sei eigentlich die Valuta der in Bolivar bezahlten Summe hergegeben worden." Das Handelsgericht entschied sich für die Priorität des in Bolivar ausgestellten Bodmereibriefes, wenn nicht etwa der Beklagte materielle Gründe dagegen geltend machen könne; doch sei in der in Bolivar aufgenommenen Bodmereisumme auch der Beitrag der Ladung zu der Havarie grosse enthalten, um so viel müsse demnach der Bodmereibrief an Capital und Prämie herabgesetzt werden. — Beide Partheien appellirten darauf an das Obergericht, und dieses erkannte auf Gleichberechtigung beider Bodmereibriefe, aber mit Kürzung an Capital und Prämie des Bodmereibriefs von Bolivar für den dort fällig gewesenen Beitrag der Ladung zur Havarie grosse. Auf die von beiden Partheien erhobene Appellation an das Ober-Appellations-Gericht in Lübeck erfolgte die Bestätigung des obergerichtlichen Erkenntnisses, insofern es die Prioritätsfrage betraf, indem über den andern Punkt, die Kürzung des Havarie grosse Beitrags, beide Hamburger Gerichte einig waren, und nach Hamburger Rechtsgrundsätzen in dieser Beziehung die Appellation ausgeschlossen war.

Die Entscheidungsgründe des O. A. G. waren nach Nolte folgende: Beide Bodmereien, wenn auch gleichzeitig geschlossen, sind doch aus einer und derselben Noth des Schiffers hervorgegangen. — Die zweiten Bodmereigeber, weil sie das Geld zur Befriedigung der Ansprüche der Ladungsinteressenten hergegeben, haben dadurch kein neues dingliches Recht an dem Schiff und der Fracht erhalten; sie sind nur in die Fußstapfen der besagten Ladungsinteressenten getreten; der erste Bodmeristi würde bei einer Abmachung in Bolivar für seine erst in Hamburg zahlbare Bodmerei mit den Ladungsinteressenten zu gleichem Rechte an dem Verkaufsprovenü des Schiffs und der Fracht pro rata seiner gesammten Forderung participirt haben. Folglich konnte der zweite Bodmeristi nicht mehr beanspruchen, als eine Concurrenz zu gleichen Rechten in Hamburg. Als Autorität rief das O. A. G. das Holl. H. G. 581 an: Bodmerei-Anleihen im Verlauf derselben Reise und in demselben Nothhafen, während desselben Aufenthalts gemacht, concurriren mit einander. (Dies Citat ist allerdings nicht glücklich gewählt.) Ferner sagt das O. A. G.: Obgleich der Receß ganz allgemein vorschreibt, daß allerwege derjenige, welcher die jüngste Verschreibung einzuwenden hat, präferirt werden soll, so hat doch, nach Inhalt der Proposition des Senats vom 13. Februar 1618 hierdurch nichts

Digitized by Google

besonderes eingeführt, sondern nur der nach anderen Seerechten geltende Grundsatz adoptirt werden sollen, daß die jüngste Bodmerei nur deshalb und insofern den Vorzug vor der älteren genießt, als sie das Schiff, seine Reise fortzusetzen, in den Stand gesetzt und also den Gegenstand der älteren Bodmerei erhalten hat, — wobei der Receß ausdrücklich voraussetze, daß die Zeichnung der Bodmerei jedesmal durch einen besondern Nothfall gerechtfertigt sei. — Der bloße Besitz eines jüngeren Bodmereibriefes genüge nicht um jeden älteren zurückzusetzen und zu verdrängen, wenn der Schiffer seine Befugniß nach Maßgabe der Umstände einen neuen zu unterzeichnen überschritten hätte. — Die Forderung, welche die Veranlassung des zweiten Bodmereibriefes ward, habe schon bestanden, ehe noch der erste verliehen wurde, nämlich die Schuld an die Ladungsinteressenten in Bolivar für den Betrag ihrer in Antigua verkauften Waaren.

Diese Entscheidungsgründe hat Nolte nicht ohne einiges Befremden gelesen. Seiner Ansicht nach hätte zunächst untersucht werden müssen, ob der Capitain in Bolivar zur Contrahirung der zweiten Bodmereischuld befugt war. Nur wenn dem Capitain eine solche Befugniß abgesprochen werden mußte, konnte der zweite Bodmerist auf dieselben Rechte, welche die mit seinem Gelde befriedigten Ladungsinteressenten besaßen, beschränkt werden. Diese Befugniß sei erwiesen, denn Bolivar war nicht der Bestimmungsplatz, sondern nur ein Zwischenhafen, Hamburg aber der rechte Bestimmungsplatz. — Das von dem zweiten Bodmeristen erhaltene Geld habe den Schiffer in den Stand gesetzt, die Ladungsinteressenten zu befriedigen, den Verkauf des Schiffs in Bolivar abgewendet, dessen weitere Reise nach Hamburg möglich gemacht. — Jedenfalls sei für die Gleichstellung beider Bodmereien nirgends ein haltbarer Grund vorhanden. Der zweite Bodmereibrief besitze entweder alle die Eigenschaften, eine dem Buchstaben des Gesetzes gemäß ausdrücklich privilegirte Schuld, oder er habe sie nicht, und sei dann nur eine hinter dem ersten Bodmereibrief zurückzustellende Forderung.

Dies Alles ist hier ausführlich mitgetheilt worden, um darzuthun, daß es nicht genügt, sich bei der Entscheidung der Streitfragen an den Buchstaben des Gesetzes zu klammern, daß es vielmehr nothwendig ist, den Geist der einschlagenden gesetzlichen Vorschrift zu erfassen und richtig zu würdigen. Auf den ersten Blick hat allerdings die Entscheidung des Handelsgerichts viel für sich, nämlich die allgemeine Rechtsregel, daß die jüngere Bodmerei der älteren vorgehe. Aber der Grund

Digitized by Google

weshalb dies geschehen müsse, liegt doch nur in der Voraussetzung, das zuletzt hergegebene Geld habe zur Rettung oder Sicherstellung des zuerst Dargeliehenen gedient. Und daß dieser Grund in dem oben angegebenen Fall nicht zutrifft, scheint nach unserm Dafürhalten in den Entscheidungsgründen des O. A. G. zur Genüge bewiesen zu sein. Denn wie konnte der erste Bodmereibrief gerettet werden, wenn ihm in Hamburg der zweite wäre vorgezogen worden? Gerade durch die angebliche Rettung wäre er höchst wahrscheinlich ganz verloren gegangen, während doch, wenn man in Bolivar die zweite Schuld nicht contrahirt hätte, schlimmsten Falls nur ein theilweiser Verlust entstanden wäre, indem alsdann der erste Bodmerist für seine Forderung, wie auch das O. A. G. bemerkt, am Verkaufs-Ertrage des Schiffs Theil genommen hätte.

Folgen wir nun wieder dem Vortrage von Nolte. Derselbe bespricht nach der obigen Episode das Vorrecht von Forderungen, die bei Unzulänglichkeit des verbodmeten Gegenstandes aller Bodmerei vorgehen, nämlich: Berglohn des verunglückten oder in Gefahr befindlichen Gegenstandes und die damit verknüpften Kosten. Speichermiethe, Hafengeld, Wächterlohn ꝛc. Beitrag zur großen Havarie. Das Prioritätsrecht dieser Forderung vor dem Rechte des Bodmereigebers nennt N. eine Ungerechtigkeit; denn das von demselben dargeliehene Geld diene ja in den meisten Fällen zum Ersatz der Opfer, aus denen die große Havarie besteht. (Die Gesetze meinen damit jedoch diejenige Havarie grosse, die seit Schließung der Bodmerei entstand; da die Havarie grosse mit zu der vom Geber gelaufenen Gefahr gehört, so muß er es sich auch gefallen lassen, wenn der Ertrag des Unterpfandes erst zur Bezahlung der Havarie grosse verwandt wird, und ihm nur ein Recht auf den Ueberschuß bleibt.)

Nachdem der im Holländ. H. G. festgestellte Unterschied zwischen Bodmerei, die aus Noth geschlossen wurde, und gewöhnlicher Bodmerei, unter welcher letzteren die im Abgangshafen zur Ausrüstung des Schiffs aufgenommene verstanden wird, erwähnt ist, führt N. die Gegenstände der Verbodmung auf, wobei er meint, bei Verbodmung der Frachtgelder sollte das Schiff gar nicht, oder nur unter der Bedingung verbodmet sein, daß der Geber keinen Anspruch an dasjenige habe, was von der Fracht geborgen werden möchte. (Einfacher würde es sein, wenn überall gestattet wäre, Schiff und Fracht zu verbodmen.)

Von der Befugniß des Nehmers. Vollmacht des Schiffers und ihrer Zulage. Anführung des Wisby'schen Seerechts.

Digitized by Google

Wo der Schiffer Nehmer für seine Wechsel auf seine Rheder finden kann, darf und muß er sich dieses Mittels bedienen. (Schreiben neuere Gesetze dies vor, oder können sie es vorschreiben? Der Rheder müßte den Schiffer schon dazu bevollmächtigt haben, sonst haftet er nicht über den Werth von Schiff und Fracht. Der Rheder ist auch nicht verpflichtet dafür zu sorgen, daß der Schiffer in jedem Nothhafen, den er etwa im Verfolg der Reise anlaufen könnte, die Mittel zur Hand habe Reparaturkosten ꝛc. zu bestreiten; selbst am Bestimmungsplatze kann man den Rheder nicht unbedingt dazu verpflichten.)

Gefahr des Gebers. Dieselbe ist beschränkt. Frei ist derselbe von Schaden durch inneren Verderb, freiwillige Abweichung von der Reise und Veränderung des Schiffes.

Dann bespricht N. die Benecke'sche Theorie und ihre Anwendung; wir heben daraus hervor, daß die von B. vorgeschlagene Theilung der Bodmerei schon im Nothhafen auf jeden einzelnen Gegenstand auch von N. für nicht so practisch gehalten wird, wie die jetzt übliche gemeinsame Verbodmung, wobei der Darleiher größere Sicherheit habe; auch würde sonst schon im Nothhafen die Dispachirung vorgenommen werden müssen, und der letzte Dispacheur würde sich bei mehrmaligem Anlaufen von Nothhäfen aus dem Chaos nicht heraus finden.

Aus den Zusätzen und Bemerkungen über die Benecke'sche Theorie führen wir die von N. ausgesprochene Ansicht auf, daß Bodmerei auf Fracht allein nicht untersagt sein sollte, auch nicht Bodmerei im Bestimmungshafen. Wenn N. aber ferner vorschlägt, auf die Fracht nur so viel anzuleihen als der Betrag derselben nach Abzug der Volkshäuer ausmachen würde, weil aus der Fracht vorzugsweise die Häuer zu bestreiten sei, so erscheint eine solche Beschränkung unnöthig zu sein, denn zunächst wird es doch darauf ankommen, wie viel ein Geber auf Frachtgelder vorzuschießen geneigt ist; dabei versteht sich, daß ihm der Betrag der Frachtgelder richtig aufgegeben werde. Dann mag er selbst urtheilen. Ueberdies läßt sich der Belauf der jetzt fast immer monatweise zu bezahlenden Gage vor der Abfahrt unmöglich so genau bestimmen, um gesetzliche Vorschriften dieserhalb zu erlassen.

Schiffsbaumeister, welche zu den Ausrüstungskosten beigetragen, müßten nie ein Anrecht auf das Schiff selbst, sondern nur an den Rheder haben; ihre Forderungen müßten nie den Vorrang vor der Bodmerei erster Classe haben. Der spätere Darleiher würde sonst nie mit Sicherheit bestimmen können, welche Vorschüsse er auf das Unterpfand machen kann. (Daß Schiffsbaumeister für ihre Lieferungen vor

Digitized by Google

der Reise nicht der Bodmerei während der Reise vorgehen können, ist ja wohl Selbstverstand.)

Die Einlösung des Bodmereibriefs kann auf dreierlei Weise geschehen: Durch Bezahlung, Untergang, Ueberlassung des Pfandes.

Verzugszinsen werden in England und Amerika von Capital und Prämie vergütet. (Die daraus sich bildende Summe ist es ja auch, die der Geber durch den Verzug entbehrt.)

Die Einlösung kann nur in baarem Gelde geschehen, wobei die Autorität von Pothier angeführt wird. (Als ob sich das nicht von selbst verstände.)

Die Vertretung des Bodmereigebers kann auf dreierlei Weise geschehen; durch Mandat, Indossament, Verkauf.

Bürgschaft bei Bodmerei auf Waaren. Dabei wird das spanische H. G. 838 angeführt, welchem zufolge der Bürge solidarisch mit dem Nehmer haftet, wenn keine Beschränkung im Bürgschaftsdokumente aufgenommen wurde. (Wo ein Gesetz dies vorschreibt, hat es natürlich dabei sein Bewenden; Pöhls ist aber der Ansicht, daß, so wie jede einfache Bürgschaft immer nur subsidiair sei, an sich kein Grund vorhanden sei, bei der Bodmerei eine Ausnahme zu machen.) — Es werden dann die Gesetze verschiedener Länder angeführt, wie es gehalten wird, wenn der verbodmete Gegenstand verunglückt. Die Unzulänglichkeit des verbodmeten Gegenstandes zur Bezahlung der Bodmereischuld kann eintreten: durch innern Verderb; dann kann sie den Nehmer seiner Verpflichtung nicht entheben; ferner durch neue Bodmereischulden; durch große Havarie; durch partikulaire Havarie. Diese letztern drei Fälle sind nach den Bedingungen des Contrakts und den gesetzlichen Vorschriften zu beurtheilen.

IV. Aus älteren Seerechten.

In manchen derselben finden wir nur sehr dürftige Vorschriften in Betreff der Bodmerei, andere schweigen ganz über diesen Gegenstand, oder enthalten Stellen, die von vielen Schriftstellern so verstanden worden sind, als hätten sie auf Bodmereiwesen Bezug, was jedoch, wie oben bereits angedeutet wurde, mindestens als sehr zweifelhaft gelten muß, wenn auch wohl mit Grund angenommen werden kann, daß die Bodmerei den Verfassern jener Gesetze bekannt gewesen ist.

Die Verordnung des Königs Peter von Arragonien vom Jahre 1340 verbietet dem Schiffer am Orte, wo die Rheder

Digitized by Google

sich befinden, auf deren Part Geld auf Bodmerei zu nehmen, und spricht dem Geber in einem solchen Fall den Anspruch an die Rheder ab, auch wenn der Schiffer behauptet, das Geld zum Nutzen des Schiffes verwendet zu haben. Es muß auf ausdrücklichen Befehl der Rheder aufgenommen worden sein. Dasselbe Gesetz bestimmt, daß ein mit dem Beitrag zu Ausrüstungskosten säumiger Rheder vom Gericht dazu gezwungen werden kann, seinen Beitrag zu leisten. Er kann aber nicht dazu angehalten werden, wenn derjenige, der den Bau eines Schiffes leitet, gegen den Willen der Theilnehmer das Maaß verändert.

Das Wesen der Bodmerei ist auch den Verordnungen in Seesachen durch den Rath von Barcelona, 1435, bekannt. Jedes Schiff von 500 Centnern groß soll einen Schreiber an Bord haben. Ueber alle auf Schiffe auf Gefahr gegebene Wechsel oder geborgte Sachen müssen öffentliche und gültige Schriften ausgefertigt werden. Keine gerichtliche Hülfe zur Zahlung für Wechsel oder geliehene Sachen soll stattfinden können, wenn nicht obgedachte Schrift vorgezeigt wird. Diese Schriften sollen von den Schiffern und ihren Schreibern unterzeichnet, und alle sollen gleichförmig sein, so daß darin eidlich gesagt wird, daß die auf Wechsel oder auf einen andern Contrakt oder auf Gefahr des Schiffes gegebene Summe ohne List und Betrug aus Noth oder wegen Aufhaltung des Schiffes geliehen sei. Die näheren Umstände sollen in den Schiffsbüchern verzeichnet sein, damit diejenigen, die auf Wechsel oder Contrakt geliehen haben, nöthigenfalls darthun können, daß diese oder jene Aufhaltung oder Noth durch gedachte Wechsel oder geliehene Sachen gehoben oder abgewandt sei.

Bemerkenswerth ist folgende Vorschrift: Sind Wechsel gegeben oder Contrakte gemacht, aus denen zu ersehen ist, daß sie wegen Noth oder Aufhaltung an einem Ort oder in einer Gegend gegeben und errichtet sind, so sollen sie, auch wenn ein Unterschied in Ansehung der Zeit und des Orts stattfindet, wenn nämlich einige früher, andere später ausgefertigt wurden, oder einige von entfernteren, andere von näheren Plätzen ausgestellt wurden, und sie zur Last des Schiffes oder der genommenen Fracht lauten, dennoch von gleicher Gültigkeit sein.

Wir haben nämlich bereits oben gesehen, daß jetzt allgemein die jüngere Bodmerei der älteren vorgeht, wenngleich es Fälle geben kann, wie der bei Nolte angeführte des Schiffs Verein, wo eine Ausnahme aus innerm Grunde zu rechtfertigen ist. Ob nun durch das soeben angeführte Gesetz ein bestehender Gebrauch anerkannt, oder ob eine Neuerung, und welche, damit eingeführt werden sollte, diese Frage ist gewiß schwer zu entscheiden. Vergleichen wir aber damit den zweiten

Digitized by Google

Artikel des alten Hamburger Rechts, nach welchem „allewege derjenige, welcher die älteste (Bodmerey) Verschreibung beweislich einzuwenden hat, präferirt und vorgezogen werden soll", so hat die Vermuthung etwas für sich, daß man früher auch in Barcelona und anderswo der ältesten Verschreibung, wie bei anderen Hypotheken den Vorzug eingeräumt hat. Um so mehr da in Hamburg später, im Jahre 1618, jener Art. 2 eine bedeutende Umgestaltung erfuhr, die theilweise der Verordnung von Barcelona entspricht. Nämlich die jüngste Bodmerei soll vorgehen; „wann aber ein Schiffer, so von hinnen auf Hispanien oder andere abgelegene Oerter zu schiffen vorhabend, alhier Geld auf Bodmerei genommen und dann folgends auf selbiger oder einer andern von Hispanien aus vorgenommenen Reise, ehe und zuvor selbiger Schiffer mit seinem Schiffe alhier wieder angelandet, ferner Geld auf Bodmerei nehmen würde, so sollen demjenigen so alhier obgedachte Gelder auf Bodmerei gethan, die andern, so hernach wie obgedacht, selbigem Schiffer auch Gelder auf Bodmerei gethan, wofern derjenige, welcher alhier die Gelder ausgezahlet, an dem Orte, da die Gelder haben erlegt werden sollen, mit Fleiß Anforderung gethan, dieselben aber nicht wieder erlangen können und deswegen gebührlich protestirt hat, nicht vorgezogen werden, sondern sie neben einander gleiche Gerechtigkeit und Zutritt haben", immer unter der Voraussetzung, daß die Noth den Schiffer zur Bodmerei gezwungen hatte. — Wobei jedoch schon Langenbeck die Bemerkung macht, daß es früher wohl mit Bodmerei ganz anders gehalten worden sei, indem doch nach neuerem Gebrauch die erste Bodmereischuld bei Ankunft am Bestimmungsplatze, nöthigenfalls durch Verkauf des Unterpfandes, erledigt werde.

Verfolgen wir nun nach dieser Zwischenrede die ältern Gesetze in chronologischer Ordnung, so treffen wir im Dänischen Seerecht von 1561 im Art. 68 die daselbst dem Schiffer ertheilte Befugniß zur Aufnahme von Bodmerei, wenn er in der Fremde sich befindet, und sonst nicht im Stande ist, die Reise zu befördern; seine Rheder sollen alsdann zur Bezahlung der Schuld verpflichtet sein, doch muß der Schiffer Schiff und Gut zur vorgeschriebenen Stelle bringen; segelt er aber anderswo hin, ohne der Rheder Befehl, so muß der Schiffer allein für die Bezahlung aufkommen.

Das alte Hanseatische Seerecht von 1591 enthält über unsern Gegenstand etwa Folgendes:

Wenn einige Rheder säumig sind mit dem Gelde zur Ausrüstung, so darf der Schiffer Bodmerei auf des Rheders Part nehmen. — Ver-

Digitized by Google

bodmet der Schiffer das Schiff ohne Noth, so soll er den Schaden aus seinem Beutel erstatten. — Ist der Schiffer noch bei seinem Rheder, und derer mächtig, so darf er nicht mehr Bodmerei auf das Schiff nehmen, als sein Part werth ist. Handelt er dawider, so darf der Geber sich nur an den Schiffer, nicht aber an die Ladung halten. — Wird durch Stimmenmehrheit beschlossen, das Schiff zu einer bestimmten Reise auszurüsten, so muß die Minderheit sich dem fügen, und will sie zu den Ausrüstungen nicht beitragen, so können die betreffenden Parte verbodmet werden. — Im Auslande, in Nothfällen und wenn der Schiffer keine Wechsel auf seine Rheder abgeben kann, oder wenn der Verkauf eines Theils der Ladung nicht vortheilhafter sein würde, darf er das Nöthige auf Bodmerei nehmen, und die Rheder sollen zur Bezahlung verpflichtet sein.

Das revidirte hanseatische Seerecht von 1614 enthält fast alle diese Vorschriften, es fehlt nur diejenige, die den Schiffer ermächtigt Bodmerei auf des säumigen Rheders Part zu nehmen. Diese Befugniß scheint es den sämmtlichen übrigen Rhedern allein zuzuweisen.

Es ist hier wohl der geeignete Ort einer Abhandlung unsers Mitbürgers Herrn Dr. Elard Meyer zu gedenken, welche derselbe über die Frage: „Ist nach hanseatischem Seerechte der Schiffsrheder verpflichtet die von seinem Schiffer im Auslande auf ihn gezogenen Wechsel zu honoriren und zu bezahlen?“ in den „Beiträgen zur Kenntniß des Rechts der freien Hansestadt Bremen,“ herausgegeben von Dr. Watermeyer und Dr. Oelrichs, Bremen 1837, im 1. Band mitgetheilt hat. Gegen die Ansicht vom Oberappellationsgerichtsrath Cropp (in A. Heise und F. Cropp juristische Abhandlungen ꝛc., Lübeck 1827) kommt unser Verf. zu dem Schlußergebniß, daß diese Frage zu verneinen sei. Das Gesetz erwähne nichts davon, daß der Rheder solche Wechsel zu honoriren habe, auch sei es, nach gleichzeitigen und früheren Gesetzen benachbarter Länder zu urtheilen, gar nicht denkbar, daß die vorsichtigen Hanseaten, die doch so strenge Gesetze gegen betrügerische Bodmerei kannten, die noch dazu selbst Gesetzgeber waren, sich selbst zu unbedingter Bezahlung der auf sie von dem Schiffer gezogenen Wechsel verpflichten sollten. — Außerdem habe, da die älteste Gesammtrhederei ursprünglich aus einem reinen Actiengeschäft bestand, also die Rheder nur ihre Actie in die Unternehmung setzten, der Schiffer gar nicht die Befugniß gehabt den Credit seiner Rheder zu benutzen. Wäre dies der Fall gewesen, so lasse es sich nicht erklären, daß über Mißbrauch des Credits der Rheder gar keine Klage vorkomme, wohl aber über

Digitized by Google

betrügerische Bodmereianleihen. — Auch sei zu beachten, was die ältere niederl. Gesetzgebung über diesen Punkt enthalte; das Wisbysche Seerecht verordne nämlich, der Schiffer solle zunächst nach Hause um Geld schreiben; also Geld kommen lassen, was ein unbequemer Ausweg sei, den die hanseat. Gesetzgebung zu vermeiden gesucht durch die Bestimmung, der Schiffer solle zu bekommen suchen „Geld auf Wechsel an seine Rheder überzuschreiben." Wie nun aber der Rheder in jenem Fall die Uebersendung des Geldes verweigern konnte, so habe man ihn durch die Wechselziehung schwerlich dazu zwingen wollen. — Ferner komme in Betracht, daß zu jener Zeit sehr oft Baarschaften als Frachtgüter verladen wurden; hatte nun der Schiffer solches Geld an Bord, so mußte die Entlehnung desselben vortheilhafter erachtet werden, als der Verkauf von Gütern in einem Hafen, für den sie ursprünglich nicht bestimmt waren. — So wie nun beim Verkauf von Gütern diese nur dann den Eigenthümern zu erstatten waren, wenn das Schiff den Bestimmungsplatz erreichte, nicht aber wenn es unterwegs unterging, so ging bei Aufnahme und Gebrauch fremder im Schiffe verladener Gelder die Verbindlichkeit des Rheders auch nicht weiter als auf Zurückzahlung bei Ankunft des Schiffes.

Das Consulat der See (Consolato del Mare).

Hier finden wir nur wenige Vorschriften, die allenfalls auf Bodmerei bezogen werden könnten. Der Art. 22 ertheilt den Consuln die Befugniß über Schulden, die der Schiffer zum Behuf seines Schiffes gemacht hat, zu entscheiden, und der Art. 29 bestimmt, daß es im Fall die Schuld des Schiffers aus seiner Handschrift oder aus seinem Geständniß erhelle, keiner schriftlichen Klage bedürfe; der Gläubiger kann alsdann die Schrift, worin die Schuld eingestanden wird, dem Gericht der Consuln übergeben, und die Bezahlung von seinem Schuldner fordern. Nach Art. 104 ist der Kaufmann, wenn er Geld bei sich führt, verbunden, dem Schiffer welches zur Anschaffung von Geräthen zu leihen, alle Rheder und Borger, die im Schiffe sind, müssen sich gegen besagten Kaufmann verbinden. Und Art. 105 setzt fest, daß die Kaufleute, wenn sie kein Geld bei sich haben, von ihren Waaren verkaufen müssen, um das Schiff fortzuhelfen.

Digitized by Google

Ordonnance de la Marine 1681 (Frankreich).

Das 3. Buch, Titel V., handelt in 18 Artikeln von der Bodmerei, wovon Folgendes das Wesentliche:

Bodmerei-Contrakte können vor Notaren vollzogen werden, oder durch Privat-Unterschrift. — Geld auf Bodmerei kann gegeben werden auf Casko und Kiel des Schiffes, auf Zubehör, auf Ausrüstung und Proviant, zusammen oder getheilt, und auf die ganze oder auf die theilweise Ladung, für eine ganze Reise oder für einen bestimmten Zeitraum. — Bodmerei zu nehmen über mehr als den Werth des Schiffes oder der Ladung ist verboten, bei Strafe, im Fall von Betrug die ganze Summe zu bezahlen, wenn gleich das Schiff verloren gehet. — Bei gleicher Strafe ist es verboten Bodmerei auf zu verdienende Fracht, gehofften Gewinn und Gage der Matrosen zu nehmen. Doch kann mit Bewilligung des Schiffers die Hälfte der Gage verbodmet werden. — Schiff und Zubehör, so wie die Fracht ist verhaftet für Capital und Prämie der auf Casko und Kiel gegebenen und zum Behuf der Reise nöthigen Gelder. Ebenfalls die Ladung für das zu ihrem Nutzen ausgegebene. — Wer am Wohnplatz der Rheder dem Schiffer ohne ihre Einwilligung Geld auf Bodmerei giebt, kann sich nur an den etwaigen Antheil des Schiffers in Schiff und Fracht halten, wenn gleich die Anleihe durch Zimmerung oder Verproviantirung des Schiffes verursacht wird. — Die Schiffsparte solcher Rheder, die ihren Beitrag zur Instandsetzung des Schiffes verweigert haben, sind jedoch nicht mit verhaftet. — Gelder, welche aufs Neue auf Bodmerei gelassen wuroen. — Der gänzliche Verlust des verbodmeten Gegenstandes hebt den Vertrag auf, doch muß der Verlust sich durch Seeunfall (eas fortuit) innerhalb Zeit- und Ortgrenze der (übernommenen) Gefahr ereignet haben. — Innerer Verderb und Schuld des Nehmers wird nicht als Seeunfall angesehen, wenn es nicht anders bedungen wurde. — Wurde die Dauer der Gefahr nicht im Contrakt festgesetzt, so läuft dieselbe bei Schiffen vom Tage wo es unter Segel geht bis zu dem, an welchem es am Bestimmungsplatz zu Anker gegangen, und an der Kaje festgemacht ist (muß wohl heißen: oder an der Kaje).

Bei Waaren von Land zu Land, Leichterrisiko eingeschlossen. — Wer auf Waaren Geld auf Bodmerei nimmt, muß im Fall von Verlust beweisen, daß für seine Rechnung Waaren zum Belauf der angeliehenen Summe im Schiffe gewesen sind. — Beweiset er, daß er die Waaren bis zu jenem Belauf nicht hat verladen können, so bleibt der Contrakt für das Uebrige in Kraft, und für den Mehrbetrag werden kaufmännische Zinsen entrichtet. Bodmereigeber tragen zu Gunsten der

Digitized by Google

Nehmer zur Havarie grosse, nicht aber zur Havarie part. bei, es sei denn anders bedungen. — Im Fall von Schiffbruch wird der Bodmereibrief auf den Werth des Geretteten reducirt. — Bei Conkurrenz von Assekuranz und Bodmerei auf denselben Gegenstand genießt der Bodmereigeber wegen des Geretteten den Vorzug.

Preußen. Preuß. Seerecht vom 1. December 1727.

Cap. VI. Art. 12. Der Bodmereigeber kann Capital und Assecuranz-Prämie versichern lassen, nicht aber die Bodmerei-Prämie. Der Nehmer darf das aufgenommene Geld nicht versichern lassen.

Cap. VII. Art. 1. Wer auf Bodmerei giebt, dergestalt nämlich, daß er entweder baares Geld oder dessen Werth auf ein Schiff oder geschifftes Gut mit dem Bedinge darleihet, daß er, wann selbiges verloren gehen sollte, auch sein Darlehn verliere und nicht zurückfordern wolle, demselben steht frei, deshalb ein so hohes Aufgeld oder Interesse zu bedingen, als er mit dem Bodmereinehmer sich einigen kann.

2. Aller Betrug soll vermieden werden.
3. Am Orte, wo die Rheder sich befinden, darf der Schiffer ohne deren Einwilligung keine Bodmereischulden machen; sein eignes Part darf er nur mit Vorwissen seiner Mitrheder verbodmen; verweigert ein Mitrheder seinen Antheil zu Ausrüstungskosten, so kann er dessen Part verbodmen.
4. In der Fremde darf er in Nothfällen Bodmerei schließen.
5. Wer wissentlich einem Schiffer ohne Genehmigung der Rheder oder zu einem andern als zum Schiffsgebrauch Geld auf Bodmerei giebt, der kann sich nicht an Schiff und Gut, sondern nur an den Schiffer und dessen Vermögen halten.
6. Bodmerei auf Schiff schließt Geräth, Ammunition und Victualien, nebst Fracht von der betreffenden Reise ein, wenn nichts anderes bedungen wurde.
7. Die Bodmereigefahr dauert von der Unterzeichnung des Contracts und Einzahlung des Geldes, bis zur Wiederbezahlung desselben. Aller Schaden trifft den Geber, außer Abschlag des Preises und innerem Verderb, nach Art. 14. (Wir machen darauf besonders aufmerksam, daß hier die Grenzen der Gefahr hinsichtlich der Zeitpunkte weiter gezogen sind wie in irgend einem andern Gesetze.
8. Wenn die Reise unterbleibt, so ist das Capital nebst Zinsen und Kosten zurück zu erstatten.

Digitized by Google

9. Die Zahlung am Bestimmungsorte muß innerhalb der stipulirten Zeit, und wenn nichts festgesetzt wurde, innerhalb 8 Tagen geschehen. Geschieht dies nicht, so werden Verzugszinsen von der ganzen Bodmereisumme vergütet.
10. Befugniß des Gebers bei ausbleibender Zahlung das Unterpfand öffentlich gerichtlich verkaufen zu lassen, und sich aus dem Ertrage zu erholen. Dann hat er weiter keinen Anspruch an den Nehmer.
11. Die persönliche Verpflichtung des Nehmers ist nämlich so zu verstehen, daß er mit der verbodmeten Sache redlich und ehrlich handele, nichts versäumen, versehen, noch boshafter Weise vornehmen wolle; widrigenfalls er für allen Schaden mit seiner Person, auch jetzigem und künftigem Vermögen haften wolle und müsse.
12. Verlust des verbodmeten Gegenstandes während der Dauer der Gefahr durch Seeschaden oder anderes Unglück befreit den Nehmer von aller Bezahlung.
13. Den Schaden durch Schuld trägt der Schuldige.
14. Den Abschlag des Preises und eigenen Verderb der Eigenthümer.
15. Bei erweislichem Betruge muß die Zahlung selbst dann geschehen, wenn der verbodmete Gegenstand verloren gehet.
16. Der jüngste Bodmereibrief gehet dem älteren vor; mehrere an einem Ort und zu einer Zeit, „längstens von 3 Tagen", ausgestellte Bodmereibriefe genießen unter einander gleiches Recht.
17. Ein dritter Besitzer der verbodmeten Sache, wenn er solche redlicher Weise außergerichtlich an sich gebracht hat, wird durch Erlegung des Werths, den selbiger zur Zeit des erlangten Besitzes erweislich betragen hat, von allem weiteren Anspruch frei. Dem Bodmeristen bleibt jedoch sein Anspruch an den Schuldner wegen eines etwaigen Rückstandes.
18. Binnen Jahr und Tag nach Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte muß bei Verlust des Rechts die Klage wegen einer Bodmereiforderung anhängig gemacht werden.

VIII. 36. Auf dem Schiffe haftende Bodmereigelder sind frei vom Beitrage zur Havarie grosse.

X. 59. Priorität zwischen mehreren Forderungen bei gerichtlichem Verkauf von Schiffen.
1) Berglohn von der letzten Reise.
2) Schiffers- und Volksheuer von der letzten Reise.
3) Die auf der letzten Reise vorgefallene Havarie grosse.
4) Reparaturkosten von der letzten Reise; ist die Reparatur nach der Havarie geschehen, so gehen die Kosten der Havarie vor.

Digitized by Google

5) Bodmereischulden, so nicht über Jahr und Tag nach der Verfallzeit alt sind, nach Maßgabe von Art. 16; doch gehen die nach der Bodmerei in einem spätern Hafen verwandten Ausrüstungskosten der Bodmerei vor.
6) Ingrossirte Schulden nach dem Datum der Ingrossation.
7) Die Arrestanten nach der Zeit der angelegten Arreste.
8) Andere Schiffsschulden pro rata, ohne Rücksicht auf Alter und Wohnung.

Aus der Preußischen Assecuranz-Ordnung von 1766.

§ 31. Auf Bodmerei kann Versicherung genommen werden, und zwar kann der Geber zum Vollen an Capital, Interesse und Prämie sich versichern lassen; aber alsdann kann der Nehmer auf sein verpfändetes Eigenthum dergleichen sich nicht unterfangen. Der Versicherer auf Bodmerei ist frei vom Beitrage zur Havarie.

§ 133. Wiederholung desselben Artikels.

§ 134. Der Geber soll von der Havarie nicht befreit, sondern in Schadenfällen seinen verhältnißmäßigen Theil an der Verringerung des Unterpfandes tragen.

§ 135. Jedoch nur bei Havarie grosse; von Particular-Havarie ist er frei; unter Bezugnahme auf Art. 31, der hiedurch eingeschränkt wird.

§ 136. Im Fall von Schiffbruch hält der Geber sich an den Werth des Geretteten.

§ 137. Bei Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz auf Ladung soll der Geber allein für sein Capital dem Versicherer in Ansehung der geretteten Güter vorgezogen werden. (Also ohne Bodmereiprämie.)

Las Ordonnanzas de Bilbao 1783 (Spanien).

Ueber Assecuranzen: Nach dem Art. XVII. ist es dem Nehmer bei Strafe der Nichtigkeit untersagt, das auf Bodmerei genommene Geld versichern zu lassen. Der Geber kann das Capital, ohne die empfangene Prämie, versichern lassen. Ueber Bodmerei in 16 Artikeln. Es darf nicht mehr als drei Viertel des Werths eines Schiffes auf Bodmerei angeliehen werden; auf Güter nicht mehr als der Werth, den solche im Abgangshafen haben. Bodmerei auf Fracht und Gage ist verboten, wenn letztere monatsweise bedungen wurde; doch ist Bodmerei

Digitized by Google

auf Gage des Capitains, der Officiere und Matrosen bei Reisen auf den Wallfisch- oder Kabeljaufang zulässig, wenn der Capitain in Betreff der Seeleute seine Zustimmung giebt. Am Wohnort der Rheder, oder wo sie gegenwärtig sind, darf ohne deren schriftliche Einwilligung Geld auf Bodmerei nicht gegeben werden; verweigert aber ein Mitrheder seinen Beitrag zu Ausrüstungskosten, so kann die nöthige Summe auf Bodmerei gegen Verpfändung von Schiff und Fracht gegeben und angeliehen werden. Hat Jemand Geld auf Bodmerei gegeben, und dasselbe nicht nach Beendigung des Riskos in Empfang genommen, und muß dann auf's Neue Bodmerei genommen werden, so gehet diese seinen Ansprüchen vor. Schaden durch inneren Verderb oder durch Schuld des Nehmers ist nicht zu Lasten des Gebers, wenn nicht das Gegentheil bedungen wurde. Da eine Havarie grosse immer zum Vortheil des Gebers gereicht, so soll er verhältnißmäßig dazu beitragen, aber nicht zur Partikular-Havarie, es sei denn anders bedungen. Anfang und Ende der Gefahr bei Schiffen: vom Tage, an welchem sie unter Segel gehen, bis 24 Stunden nach Ankunft am Bestimmungsplatze; bei Waaren von Land zu Land. Der Verlader von Waaren muß im Fall von Verlust den Beweis führen, daß er Waaren zum vollen Betrage der angeliehenen Summe an Bord hatte. War er an der Abladung verhindert, so muß er vor Abgang des Schiffes den Geber davon in Kenntniß setzen, und dieser muß das zu viel gegebene wieder in Empfang nehmen. Im Fall von Schiffbruch mit Bergung soll der Geber das Geborgene mit den übrigen Betheiligten nach Verhältniß des Interesse theilen. Dem Assecuradeur soll der Geber in Betreff des Capitals, aber ohne die Prämie, bei solchem Schiffbruch vorgezogen werden. Durch den gänzlichen Verlust des verbodmeten Gegenstandes wird der Contrakt aufgehoben.

Auf diesem Grunde haben dann die neueren Gesetzgeber weiter gebaut, wie dies in den jetzt bestehenden Gesetzen deutlich zu erkennen ist, in welchen wir manche der alten Vorschriften wieder antreffen. Aber durch die Beibehaltung dieser und durch Hinzufügung neuer Bestimmungen haben die Gesetze an Ausdehnung sehr zugenommen; wollte man bei jedesmaliger Revision der Gesetze auf ähnliche Weise verfahren, so würde der vergrößerte Umfang der besseren Uebersichtlichkeit gewiß Eintrag thun. Enthalten nun schon die neueren Gesetze, wie wir bald sehen werden, manches, das in einem Gesetze als überflüssig erscheinen muß, theils deshalb, weil es so sehr für richtig an-

Digitized by Google

erkannt wird, daß nie mehr ein Zweifel darüber entstehen kann, theils aber auch weil es praktisch von gar keinem Nutzen ist, so kann nicht dringend genug empfohlen werden, diesen Ueberfluß bei vorkommender Gelegenheit zu beseitigen, und die Besprechung derartiger Punkte den Lehrbüchern zu überlassen. Dabei ist freilich nicht zu verkennen, daß der Wegfall alter bekannter Gesetzesstellen auch so ausgelegt werden kann, als sei ihr Inhalt nunmehr als ungültig zu betrachten, aber diese Befürchtung könnte durch eine den Gesetzen voraufzuschickende Begründung erledigt werden. Ueberhaupt aber darf die Achtung vor dem Alten nie so weit getrieben werden, daß dadurch das Recht aufgegeben wird, wieder auf neuem Grunde anzufangen.

V. Auszüge aus neueren Gesetzen.

Preußen. Allgemeines Landrecht. 1794.

Befugniß des Schiffers zur Aufnahme von Bodmerei.

1499. Zur Fortsetzung der Reise nöthige Gelder muß er sich in der Fremde darlehnsweise zu verschaffen suchen.

1500. Gelingt dies nicht, so muß er suchen das nöthige Geld auf Bodmerei zu nehmen.

1501. Dann erst, wenn keins von beiden gelingt, darf er Waaren oder Schiffsgeräth, so viel nöthig ist, verpfänden oder verkaufen.

1502. Die Umstände, die ihn in Verlegenheit gesetzt, muß er dem Seegericht des Orts anzeigen, dieselben nebst dem Steuermann und zwei Schiffsleuten eidlich erhärten und ein Instrument darüber errichten lassen.

1503. Vernachlässigt er dies, so muß er, wenn demnächst Rheder oder Befrachter die Nothwendigkeit des Darlehns oder der Veräußerung nicht anerkennen wollen, dieselbe vollständig erweisen, und soll zum Erfüllungseide darüber nicht zugelassen werden.

Verpflichtung der Rheder durch die Handlungen des Schiffers.

1522/24. Zum Verkauf des Schiffes ist der Schiffer nur unter besonderen Umständen und nach geschehener Anzeige bei Gericht befugt.

Digitized by Google

1525. „Durch andere vom Schiffer während der Reise wegen des ihm untergebenen Schiffes eingegangene Verbindlichkeiten werden die Rheder eben so, als ein Handlungseigenthümer durch die Unternehmungen seines Faktors oder Disponenten, verhaftet."

1526. Die Einrede, der Schiffer habe seine Vollmacht überschritten, kann die Rheder nicht schützen.

1529. Durch Ueberlassung von Schiff und Fracht können die Rheder sich befreien.

1530. War das Schiff versichert, so müssen den Gläubigern auch die Rechte gegen den Versicherer abgetreten werden.

1531. „Haben die Rheder nach Endigung der Reise, während welcher eine solche ihnen bekannt gewordene Forderung entstanden ist, das Schiff auf's Neue in See gehen lassen: so können sie sich durch Abtretung ihrer Schiffsparte nicht mehr davon losmachen, sondern haften auch mit ihrem übrigen Vermögen."

1532. Für Vergehungen des Schiffers sind die Rheder nur so verhaftet, als ein Prinzipal für Vergehungen seines Faktors.

1533. Abtretung des Schiffes findet alsdann nicht statt.

Von der Bodmerei.

2359. Bei der Bodmerei übernimmt der Gläubiger die Seegefahr,

2360. wogegen er ein den erlaubten Zinsfuß übersteigendes Aufgeld sich bedingen kann,

2361. dessen Bestimmung den Contrahenten überlassen ist.

2362. Darlehen, wobei der Gläubiger keine Seegefahr übernimmt, hat nicht die Vorrechte einer Bodmerei,

2363. und hat er dabei höhere als erlaubte Zinsen sich ausbedungen, so gilt der Contrakt als ein wucherlicher.

2364. „Diejenigen Personen, welchen nach §§ 1939 bis 1942 untersagt ist, Versicherungen zu ertheilen, dürfen auch, bei gleicher Strafe, kein Geld oder Geldeswerth auf Bodmerei geben."

(Dies sind: Mäkler, Schiffsklarirer und Abrechner; öffentlich bestellte Dispacheurs, Schadentaxatoren und richterliche Personen in Assecuranz-Streitigkeiten, Vorsteher und Bediente der Banken; Vorsteher und Bediente der Assecuranz-Compagnien; Officianten, bei landesherrlichen oder anderen öffentlichen Cassen; Zoll- und Accisbediente. Der Vertrag ist dann nichtig, die bedungene Prämie fällt dem Fiscus anheim, der unbefugte Versicherer wird seines Amts entsetzt. — Außerdem haftet er zur Entschädigung, wenn der Versicherte [bei der Bodmerei also der Nehmer], ohne sein

Digitized by Google

Verschulden, die dem Versicherer [resp. Geber] entgegenstehende Eigenschaft nicht gewußt hat. — Wer den Auftrag hat, für einen Dritten Versicherung zu suchen, darf dieselbe ohne besondere Genehmigung nicht selbst übernehmen; thut er es, so muß er die Prämie herausgeben, dennoch aber für die Gefahr haften.)

2365. „Wer in der Fähigkeit, Darlehne aufzunehmen, eingeschränkt ist, kann keine Bodmerei nehmen."

2366. Jeder einzelne Rheder kann seinen Schiffspart verbodmen.

2367. Verbodmung des ganzen Schiffs durch alle Rheder oder deren Factor gestattet.

2368. Zwangsweise Verbodmung eines Parts durch die übrigen Rheder, wenn der Eigner des Parts den Beitrag zur Ausrüstung verweigert oder verzögert.

2369. Bodmerei auf Fracht allein nicht gestattet.

2370. Desgleichen nicht auf Volksheuer.

2371. In beiden Fällen ist der Vertrag ungültig, das Darlehn den Seearmen verfallen.

2372. Jeder einzelne Befrachter kann seinen Theil der Ladung verbodmen.

2373. Auch dem Schiffer und Schiffsvolke ist dies in Absicht der unter Billigung der Gesetze oder Bewilligung der Rheder für eigene Rechnung mitgenommenen Waaren erlaubt.

2374. Bodmerei, deren Summe mehr beträgt als der Werth des Gegenstandes am Ort des Contrakts, ist verboten.

2375. Wird als Betrug bestraft; das Mehrempfangene, nebst 6 % Zinsen, muß auch bei Untergang der verbodmeten Sache zurückgegeben werden.

2376. „Bei gleicher Strafe darf weder ein Rheder noch Befrachter Bodmerei über Gegenstände schließen, die bereits zu ihrem vollen gemeinen Werth versichert sind."

2377. Geschieht es, so wird dem Bodmeristen auch bei Untergang der verbodmeten Sache das Capital ohne Abzug bezahlt.

2378. Der unversicherte Theil darf verbodmet werden.

2379. „Der Schiffer kann nur im Nothhafen Bodmerei schließen."

2380. Ueber Schiff allein, Schiff und Ladung zusammen, nicht aber Ladung allein.

2381. Dann darf Schiff und Ladung zum Vollen versichert sein.

2382. Auch hat es keinen Einfluß, wenn der Schiffer Mitrheder ist.

2383. Am Abgangsorte und am Bestimmungsorte darf er ohne Specialvollmacht der Rheder oder Befrachter keine Bodmerei schließen.

Digitized by Google

2384. Auch nicht in einem Zwischenhafen, wo er an Bevollmächtigte der Rheder oder Befrachter gewiesen ist, ohne Vorwissen und Einwilligung derselben.

2385. Bezugnahme auf §. 1499.

2386. Der Geber, in einem preuß. Hafen, hat bei Verlust der Vorrechte aus dem Bodmerei-Contrakte, darauf zu achten, daß der Schiffer obige Vorschrift genau beobachte.

2387. In auswärtigen Häfen dienen die Gesetze des Orts zur Richtschnur.

2388. Wer einem Schiffer wissentlich Geld auf Bodmerei zu anderm als zum Schiffs- oder Ladungsgebrauche giebt, kann sich nur an den Schiffer und dessen Vermögen halten.

2389. „Ein Bodmergeber, welcher sich mit dem Schiffer zum Schaden der Rheder und Befrachter verstanden hat, muß dem letzteren für allen aus der Bodmerei entstandenen Nachtheil als Selbstschuldner haften, und soll als Betrüger gestraft werden."

Form des Bodmereicontrakts.

2390. Schriftlichkeit desselben, bei Strafe der Ungültigkeit.

2391. Wurde die Bodmerei durch einen Makler geschlossen, so kann sein Journalauszug die Stelle des schriftlichen Contrakts vertreten.

2392. Mündliche Verabredungen durchaus ungültig.

2393. Was der Bodmereibrief enthalten müsse; unter andern: „die zu zahlende Summe."

2394. Ein Schuldschein, worin bloß allgemein bemerkt worden, daß die Valuta oder der Werth auf Bodmerei genommen sei, ist für keinen Bodmereibrief zu achten.

2395. Wegen der Münzsorte findet das bei Wechseln Vorgeschriebene, Anwendung.

2396. Wegen Namensunterschrift gilt ebenfalls das bei Wechseln verbodmete. (Nach §§. 759 u. 779 d. L. R., welche aber durch die deutsche Wechselordnung aufgehoben sind. Die nach letztern einschlagende Bestimmung sind: Art. 37. Die Summe kann nach dem Course des Zahlungsortes berechnet werden, wenn nicht durch den Gebrauch des Wortes „effectiv" oder eines ähnlichen Zusatzes die Zahlung in der benannten Münzsorte ausdrücklich ausbedungen wurde; u. Art. 75: Auch wenn die Unterschrift des Ausstellers eines Wechsels falsch oder verfälscht ist, behalten dennoch das ächte Accept und die ächten Indossamente die wechselmäßige Wirkung. — Sonst entsteht nach Art. 7 die Wechselordnung aus

Digitized by Google

einer Schrift, welche eines der wesentlichen Erfordernisse eines Wechsels entbehrt, worunter namentlich die im Wechsel selbst aufzunehmende Bezeichnung als Wechsel gehört, keine wechselmäßige Verbindlichkeit.)

2397. Ist die vom Geber übernommene Seegefahr nicht näher bezeichnet, so treffen ihn alle die Vorfälle, für welche nach §. 2171 bei der Seeversicherung der Versicherer einstehen muß.

2398. Die Bezahlung des Bodmereibriefes erfolgt binnen acht Tagen nach der Ankunft des Schiffs, wenn nichts anders bestimmt ist.

2399. Ist die Bodmerei nicht ausdrücklich nur auf die Hin- oder auf die Rückreise, oder auf beide zusammen geschlossen, so muß, bei verbodmeten Waaren die Zahlung an dem in der Charteparthie oder im Conossemente bemerkten Bestimmungsorte geschehen.

2400. „Ist in einem solchen Falle das Schiff allgin verbodmet, so wird der Contrakt auf die Hin- und Herreise gezogen".

2401. „Doch muß die Bodmereischuld sogleich bezahlt werden, wenn das Schiff binnen zwei Monaten die Retourreise ohne unverschuldete Hinderungen nicht angetreten hat."

2402. Bei Verbodmung von Schiff und Ladung zugleich ohne weitere Bestimmung haften dem Geber die in Sicherheit gebrachte Waaren, wenngleich das Schiff auf der Rückreise verloren geht.

2403. Eben das findet statt, wenn die Waaren verloren gehen und das Schiff gerettet wird.

2404. Für die von der Rhederei geschlossene Bodmerei haftet der Regel nach nur das Schiff, oder der Schiffspart des einzelnen Rheders, welcher die Bodmerei geschlossen hat.

2405. Für die von einem Befrachter geschlossene Bodmerei wird nur dessen Antheil an der wirklichen Ladung verhaftet.

2406. Bei Bodmerei im Nothhafen durch den Schiffer haftet Schiff und Ladung, wenn nicht das Gegentheil im Bodmereibrief festgesetzt worden.

2407. Der Geber hält sich an Schiff und Ladung, oder welchen Theil er will, bis zur Berichtigung seines Bodmereibriefes.

2408. Durch den Rheder in Preußen genommene Bodmerei muß gleich einer Verpfändung auf die Original-Schiffsurkunde verzeichnet werden.

2409. Eben so sind bei Bodmerei auf Waaren durch den Eigenthümer in Preußen geschlossen die Vorschriften des § 376 folg. des L. R. zu beobachten.

2410. „Ist dies verabsäumt worden, so steht die Bodmerei den Verpfändungen, bei welchen diese Vorschriften beobachtet sind, ohne Rücksicht des Alters nach."

Digitized by Google

2411. „Nimmt der Schiffer Bodmerei, es sei inner- oder außerhalb Landes, so ist er schuldig, dafür zu sorgen, daß selbige auf der Schiffsurkunde, und wenn Waaren verbodmet werden, auf dem Connossemente gehörig verzeichnet werden; auch muß er, im letzteren Fall, den Empfänger der verbodmeten Waare sogleich davon benachrichtigen."

2412. „Unterläßt er dies, so haftet er jedem Dritten für allen daraus entstehenden Schaden."

2413. „Bei Schließung des Bodmereicontrakts muß von beiden Theilen alles dasjenige beobachtet werden, was § 2024 dem Versicherten und dem Versicherer zur Pflicht macht."

(Dieser Artikel verpflichtet beide Theile zu besonderer Treue, Redlichkeit und Aufrichtigkeit.)

2414. In allen Fällen, wo wegen unterlassener Befolgung dieser Vorschriften eine Seeversicherung ungültig wird (§§ 2025. 2026. 2030. 2031), findet auch eben dies bei den Bodmereicontrakten statt.

(Verschweigung von Nachrichten, daß die Sachen bereits in Sicherheit; von Umständen, welche nach vernünftigem Ermessen der Sachkundigen Einfluß auf den Entschluß, sich in den Vertrag einzulassen, hätten haben können; Unterlassung der Angaben über Größe und Bauart des Schiffes, die wievielste Reise es mache ꝛc., Seeuntüchtigkeit des Schiffs.)

2415. Hat alsdann der Nehmer den Fehler begangen, so muß er die ganze Bodmereischuld mit allen erweislichen Kosten bezahlen.

2416. Beging der Geber den Fehler, so verliert er zur Strafe das Darlehen, der Nehmer muß selbiges nebst Zinsen zur Armenkasse bezahlen.

2417. Ristorno; zulässig wie bei Seeversicherungen, nach §§ 2007. 2136. 2139. 2141. 2202 und 2337.

(Bei doppelten, unvorsätzlichen Versicherungen; wenn die Abreise durch Schuld [des Nehmers] so lange aufgeschoben wurde, daß dadurch die Gefahr vermehrt wurde; wenn vor der Abreise das Schiff oder der Schiffer verändert wurde; wenn ein Theil der Waaren zurückbleibt; wenn der Nehmer bereits Nachricht von einem Verlust hätte haben können; wenn die Unternehmung aus erheblichen Gründen gänzlich eingestellt wird.)

2418. Bedient sich der Nehmer des Ristorno, so muß er das Darlehen mit 6 % Zinsen vom Empfangstage, und den verursachten Kosten, wozu auch die vom Geber bezahlte Assekuranz-Prämie gehört, zurückerstatten.

Digitized by Google

2419. Hatte der Nehmer in betrügerischer Absicht das Geld erhoben, so muß er außerdem die Bodmereiprämie, insoweit selbige die gewöhnlichen Zinsen übersteigt, an die Schiffsarmenkasse zur Strafe erlegen.

2420. Nimmt der Geber das Ristorno in Anspruch, so erhält er bloß das Darlehen ohne Zinsen und Kosten zurück.

2421. In beiden Fällen haftet das Unterpfand bis zu erfolgter Zahlung.

2422. Nach geschlossenen Contrakten liegt den Nehmern alles dasjenige ob, was § 2117 folg. dem Versicherten zur Pflicht macht.

(Er darf keine Veränderung des Risikos vornehmen; muß bei Unfällen den Versicherer benachrichtigen ꝛc.)

2423. Versäumt der Nehmer etwas davon, so befreit dies den Geber von der Seegefahr, doch ist die völlige Bodmereischuld auch im Fall von Total- oder Partialschaden zu bezahlen.

2424. „Wird durch das Ristorno die auf Ladung geschlossene Bodmerei nur zum Theil rückgängig, so finden die Vorschriften in § 2418 und 2420 nach Verhältniß der zurückgebliebenen gegen die abgegangenen Waaren, Anwendung, und es haften, bis zur erfolgenden Zahlung, dem Geber sowohl die zurückgebliebenen als die abgegangenen Waaren."

2425. Der Geber haftet für die Seegefahr der verbodmeten Sache gleich einem Versicherer, und es finden sowohl wegen der Zeit als wegen der Art dieser Gefahr die Vorschriften der §§ 2180 — 2190 und 2209 — 2234 Anwendung, insofern im Bodmereibriefe keine ausdrückliche Ausnahme festgesetzt worden.

Diese Artikel enthalten im wesentlichen folgende Bestimmungen:

2180. Bei Versicherung bloß auf der Hinreise dauert die Gefahr bis zur Ankunft am Bestimmungsplatze und daselbst geendigter Losung.

2181. Aber die Gefahr endigt mit dem Anfange der neuen Beladung.

2182. Bei Versicherung auf Hin- und Rückreise ist die Zeit eingeschlossen, während welcher das Schiff auf die Rückladung wartet, bis zur geendigten Losung der Retourfracht.

2183. War bloß die Rückreise versichert, so fängt die Gefahr an, sobald die Rückladung eingenommen wird, wenn auch die Ladung der Hinreise noch nicht völlig gelöscht ist.

2184. Anfang der Gefahr bei Waaren, sobald sie ins Schiff, oder in Leichter gebracht sind.

Digitized by Google

2185. Ende der Gefahr mit Landung derselben am Bestimmungsorte.

2186. Lagerung in Quarantänehäusern ist eingeschlossen.

2187. Ist aber von den Quarantainehäusern kein weiterer Seetransport nöthig, dann ist die Gefahr der Lagerung ausgeschlossen.

2188. Schaden durch Brechen der Windetakel beim Ein- oder Ausladen ist eingeschlossen.

2189. Die Entladung muß, wenn nicht erhebliche Hindernisse vorliegen, nicht über 15 Tage nach Ankunft verzögert werden.

Art der Gefahr.

2190. Selbst im Falle erheblicher Hindernisse haftet der Versicherer nicht länger als 21 Tage nach der Ankunft.

2209. Wurde keine besondere Art der Gefahr bestimmt, so trifft den Versicherer jeder Schaden, den die Sache durch äußere Vorfälle erleidet.

2210. Dahin gehört besonders Sturm ꝛc., Strandung ꝛc., Kriegsgefahr, Seeraub, Diebstahl und dergleichen.

2211. Verhinderung durch Wind und Wetter zur Convoye zu stoßen, Trennung von derselben.

2212. Confiscirung wegen Schmuggelhandel, den ein die Stelle des Versicherten nicht vertretender Dritter ohne Vorwissen des Versicherten betrieb.

2213. Confiscirung wegen eines während der Reise erlassenen Verbots.

2214. Der Versicherte muß aber auf Erfordern eidlich erhärten, daß er keine Kenntniß von einem bevorstehenden Verbot gehabt.

2215. Der Versicherer trägt allen Schaden, welcher dem versicherten Gute durch Schuld der Rheder, oder eines nicht den Versicherten vertretenden Dritten entsteht.

2216. Ferner aller Schaden, der an Schiff und Gut durch Unerfahrenheit, Unvorsichtigkeit, Nachlässigkeit, Muthwillen oder Bosheit der Schiffer und Mannschaft entsteht, soweit der Versicherte aus dem Vermögen des Schuldigen und aus Schiff und Fracht seine Befriedigung nicht erlangen kann.

2217. Dazu gehört Schaden durch schlechte Stauung ꝛc.

2218. Der Rheder kann keinen Ersatz fordern, wenn er bei der Auswahl des Schiffers ein grobes Versehen begangen hat.

2219. Dasselbe findet statt, wenn der Befrachter bei der Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen begangen hat.

Digitized by Google

2220. Abnutzung am Casko nicht zu Lasten des Versicherers,
2221. wenn nicht der Schaden durch Sturm oder sonst durch außerordentliche Zufälle veranlaßt wird.
2222. Innerer Verderb, Schaden durch schlechte Fuslage nicht zu Lasten des Versicherers.
2223. Also frei von Sauerwerden der Weine, Ansteckung der Getreide ꝛc.
2224. Auch von Mäuse- und Rattenfraß, oder Schaden von anderm Ungeziefer.
2225. Außer wenn die Reise durch Zufall ungewöhnlich verlängert worden.
2226. Frei von Leckage ist der Versicherer, ausgenommen bei Stoßen, Stranden oder anderem Unglück.
2227. Wegen Negersklaven, was jetzt keine Geltung mehr hat.
2228. Nachtheil aus dem Fallen der Preise vergütet der Versicherer ohne ausdrückliche Abrede nicht.
2229. Auch solchen Schaden, der durch die große Havarieberechnung wirklich vergütet worden, darf der Versicherer nicht übernehmen.
2230. Dagegen muß er aber den etwaigen Ausfall, so wie auch den Beitrag, welcher von der versicherten Sache zur großen Havarie hat entrichtet werden müssen, vergüten.
2231. Außerdem extraordinaire und durch die große Havarie nicht vergütete Unkosten.
2232. Auch Liegekosten bei Anhaltung von höherer Hand.
2233. Ebenso Umladungskosten, wenn die Umladung durch Zufall oder durch Schuld von Schiffer oder Mannschaften verursacht wurde.
2234. Hauptsächlich aber muß der Versicherer diejenigen Kosten vertreten, welche bei geschehenen Unglücksfällen zum Besten der versicherten Sache verwendet werden müssen.

2426. Totalverlust durch die nach § 2209 ff. zu beurtheilende Seegefahr hebt den Anspruch des Gebers auf.

2427. Bei theilweisem Untergang hat der Nehmer die Wahl, die Bodmerei zu bezahlen oder die verbodmete Sache abzutreten.

2428. Bei Abtretung des Schiffs sind auch Geräthschaften, Ammunition und Lebensmittel, und die Fracht der letzten Reise dem Geber zu überlassen.

2429. Auch die von Versicherern etwa zu erhaltende Entschädigung. (Wenn nämlich bei Bodmerei im Nothhafen geschlossen, das Schiff vorher versichert war.)

Digitized by Google

2430. Der Geber, der das Unterpfand übernimmt, zahlt den Beitrag zur Havarie grosse.

2431. Es ist nicht erlaubt das Gegentheil zu verabreden.

2432. Bei einem durch Versehen des Schiffers und seines Volkes entstandenen Unfall kann der Bodmerist auf Ladung sich an den Schiffer, bei dessen Unvermögen sich an das Schiff halten.

2433. Haben Rheder oder Befrachter Schuld an dem Unfall, so kann der Geber von ihnen den Ausfall fordern.

2434. In gleicher Art kann der Geber gegen jeden klagen, durch dessen Schuld Schaden am Schiff entstanden ist.

2435. Innerer Verderb an Waaren oder rückgängige Conjunktur berechtigt nicht zur Abtretung des Pfandes; es muß dann die völlige Bodmereischuld bezahlt werden.

Erfüllung des Bodmereicontrakts.

2436. Durch Zahlung der Bodmereischuld zu bestimmter Zeit.

2437. Verzugszinsen von der Bodmereischuld.

2438. Die verbodmeten Waaren darf der Schiffer, wenn ihm die Bodmerei bekannt, nicht eher ohne Einwilligung des Gebers verabfolgen, als bis die Bodmereischuld bezahlt, oder Sicherheit gestellt ist. Er haftet sonst für den Schaden.

2439. Recht des Gebers, den öffentlichen gerichtlichen Verkauf des Unterpfandes zu verlangen, wenn die Zahlung nicht erfolgt.

2440. Hat der Geber die in §§ 2408 u. 2409 angegebenen Vorsichten beobachtet, so kann er sich auch an den dritten Besitzer der verbodmeten Sache halten.

2441. Hat er diese Vorsichten nicht beobachtet, so findet der Anspruch gegen Dritte nur in so weit statt, als diese entweder vor Erlangung des Besitzes von der darauf haftenden Bodmerei gewußt, oder vor geschehener Anmeldung des Gebers den Eigenthümer noch nicht vollständig befriedigt haben.

2442. Veräußert der Nehmer vor Befriedigung des Gebers die verbodmete Sache, so haftet er nichts destoweniger, und wird als Betrüger bestraft.

Verjährung.

2443. Wurde die Forderung innerhalb Jahresfrist nach eingetretenem Zahlungstermine nicht eingeklagt, so erlischt das dingliche Recht des Gebers auf die verbodmete Sache und den Vorzug.

2444. Das persönliche Recht gegen den Nehmer verbleibt ihm jedoch bis zum Ablauf der gewöhnlichen Verjährungsfrist.

Digitized by Google

Priorität zwischen mehreren Bodmereiforderungen.

2445. Im Nothhafen durch den Schiffer geschlossene Bodmerei hat vor allen vorhergehenden den Vorzug.

2446. „Von mehreren durch den Schiffer auf derselben Reise im Nothhafen geschlossenen Bodmereien geht die jüngste der älteren vor".

2447. „Diesen folgen nach Ordnung der Zeit diejenigen Bodmereigläubiger, welche die in §§ 2408 u. 2409 bemerkten Vorsichten beobachtet haben".

2448. Gleiches Recht aller übrigen Geber, ohne Unterschied der Zeit.

2449. Sie theilen also bei Unzulänglichkeit der verbodmeten Sache, nach Verhältniß der Forderungen an Capital, einjährigen Zinsen und Kosten.

2450. Das Vorzugsrecht wegen erweislicher Verwendungen zum Besten der verbodmeten Sache, ist nach § 318 zu beurtheilen.

2451. Sind außer den Bodmereiforderungen noch andere Gläubiger vorhanden, so wird die Priorität nach Vorschrift des § 321 bestimmt. (Nach der Bodmerei vorgenommene Ausbesserung des Schiffs, doch müssen die Kosten auf den Schiffspapieren notirt sein.)

Dem Vernehmen nach ist der Entwurf zu einem neuen Preußischen Handelsgesetzbuch bereits zur Begutachtung einer Versammlung von Rechtskundigen und Sachverständigen vorgelegt worden. Es wird also eine nähere Besprechung der obigen zahlreichen Artikel schon deshalb unterbleiben können; denn es ist wohl mit ziemlicher Gewißheit vorauszusehen, daß nach Berathung jenes Entwurfs das neue Gesetz über Bodmerei eine ganz andere Gestalt bekommen wird, wie die Selbständigkeit dieses Instituts sie erfordert. Und da in der begutachtenden Versammlung die vorzüglichsten Handelsplätze der preußischen Monarchie vertreten sein sollen, so darf mit Recht erwartet werden, das demnächst zu erlassende Gesetz werde, was Zweckmäßigkeit und Gediegenheit anbetrifft, denjenigen anderer Staaten mindestens ebenbürtig sein. Aus dem, was bis jetzt über den Entwurf bekannt geworden ist, geht hervor, daß die Reihenfolge der Gesetze über Bodmerei und Assekuranz abgeändert ward, indem zuerst die Bodmerei vorgenommen wurde, womit also schon ein wichtiger Schritt auf dem rechten Wege geschehen ist.

Einige Bemerkungen über das vorstehend im Auszuge mitgetheilte Gesetz mögen aber dennoch gestattet und dem Zwecke dieser Schrift angemessen sein.

Digitized by Google

Was zunächst die Fassung desselben betrifft, so ist nicht zu verkennen, daß die Gesetzgeber ein reichhaltiges Material zu bewältigen verstanden, und die verschiedenen Artikel, so viel es die jetzt wohl allgemein als verkehrt anerkannte, vorgängig erfolgte Behandlung der Assekuranz und die Anziehung der Gesetze darüber zuließ, in gehörige Folgerichtigkeit gebracht haben. Daß sie mehrere beschränkende Vorschriften aufzunehmen für gut fanden, lag in den damaligen Rechtsverhältnissen und kann ihnen insofern nicht zum Vorwurf gereichen. Dazu gehört die Bestimmung des § 2363, wonach ein Contrakt als als ein wucherlicher gelten soll, wenn bei einem Darlehen der Gläubiger keine Seegefahr übernimmt, und doch höhere als erlaubte Zinsen sich ausbedungen hat. Ferner § 2364, der einer Menge Personen verbietet, Geld auf Bodmerei zu geben, unter andern den Schiffsmäklern, die doch oft vermöge ihrer Verbindungen im Auslande und ihrer Bekanntschaft mit Schiff und Schiffer am besten dazu im Stande sind. Vielleicht haben die Gesetzgeber nur den besonderen Fall bedacht, wo der darleihende Schiffsmäkler zugleich die Mittelsperson zwischen Befrachter und Schiffer ist, aber es giebt doch genug Häfen, wo mehrere Schiffsmäkler sind, weshalb soll es dann einem direkt nicht Betheiligten untersagt sein, dem Schiffer zu helfen? § 2365 ist zu allgemein gehalten, um überall anwendbar zu sein, wenn auch der Sinn des Gesetzes errathen werden kann. Ein Schiffer kann oft persönlich gar keinen Credit haben, er ist also „in der Fähigkeit, Darlehen aufzunehmen, eingeschränkt". Demungeachtet kann er Schiff und Ladung verbodmen.

Als überflüssig in jedem Gesetze über Bodmerei sind zu erachten:

2366. Der einzelne Rheder kann freilich sein Schiffspart verbodmen, das Unterpfand ist dem Geber aber nur von geringem Werth, denn ein ideeller Theil eines Schiffes läßt sich zwangsweise weder verkaufen noch mit Beschlag belegen. Dasselbe gilt von

2368. worin die zwangsweise Verbodmung eines Parts erlaubt wird,

2369. wenn dem Geber die Fracht allein als Sicherheit genügt, warum will man ihm verwehren sein Geld herzugeben,

2374—78. weil praktisch von keinem Nutzen. Der Geber möge zusehen, ob der Werth des zu verpfändenden Gegenstandes genügend ist, und dieserhalb Erkundigungen einziehen, die der Nehmer, so weit er dazu im Stande ist, genau beantworten muß. — Da Bodmerei und Assekuranz zwei für sich bestehende Einrichtungen sind, so muß es bei ersterer von keinerlei Einfluß sein, ob versichert

Digitized by Google

wurde oder nicht. Abgesehen davon, ist bei 2376 zu bemerken, daß das ältere Preuß. Seerecht eine solche Beschränkung nicht enthielt, sondern nur das Verbot, der Nehmer dürfe das aufgenommene Geld nicht versichern lassen, was seine Begründung in dem Mangel des Interesse findet. Verbodmung und Versicherung desselben Gegenstandes kann ganz wohl bestehen, und ist unter Umständen sogar nöthig. Angenommen, ein Schiff geht unter Bodmerei von Preußen nach England, wo Particulare Havarie zu Lasten des Nehmers bleibt, wie soll dieser sich bei obigem Verbot sicher stellen? Denn es ist doch wohl möglich, daß ein Rheder Geld auf sein Schiff aufnehmen muß, wenn dasselbe bereits versichert ist, z. B. bei einer Jahresversicherung, ohne daß daß es thunlich ist, die Taxe zu erhöhen.

2381. Aus obigen Gründen ebenfalls überflüssig.

2391. Dabei wird es doch wohl zweifelhaft sein, ob auswärtige Gerichte den Journalauszug eines Maklers als vollgültigen Beweis ansehen.

Bei §. 2427 ist aber doch zu bedenken, daß der Nehmer sich zur Bezahlung der Schuld contraktlich verpflichtete, daß von einer Wahl ob er bezahlen will oder nicht, in einem Gesetze also keine Rede sein darf. Die einmal eingegangene Verpflichtung muß demnach aufrecht erhalten werden; kann er aber nicht bezahlen, so folgt daraus von selbst, daß der Geber suchen muß sich aus dem ihm gestellten Unterpfande zu befriedigen.

Frankreich. Code de Commerce. Paris 1808.

Zunächst ist hier Einiges in Bezug auf die Verbindlichkeit und Rechte der Rheder und Schiffer anzuführen:

216. Der Rheder ist für die Handlungen des Capitains verantwortlich, so weit solche sich auf das Schiff und die Unternehmung beziehen; diese Verantwortlichkeit wird durch Ueberlassung von Schiff und Fracht erledigt.

232. Der Capitain darf am Wohnort seiner Rheder ohne ihre Einwilligung weder Reparatur vornehmen lassen, noch dazu Geld auf das Schiff anzuleihen.

233. Wenn das Schiff durch Rhederbeschluß vermiethet ist, und einige Rheder sich weigern ihren Beitrag zu den Ausrüstungskosten zu bezahlen, so kann der Schiffer unter gerichtlicher Autorisation die betreffenden Schiffsparte verbodmen.

Digitized by Google

234. Während der Reise darf der Schiffer in Nothfällen Geld auf das Schiff anleihen, nachdem er vom Gericht oder vom Consul dazu ermächtigt wurde.

235. Er muß dann aber seinen Rhedern Abrechnung einschicken über die angeliehenen Gelder, nebst dem Namen und Wohnort des Darleihers, wenn das Geld im Auslande oder in den französischen Colonien aufgenommen wurde.

Von Bodmerei-Contrakten.

311. Der Bodmereicontrakt wird vor einem Notar geschlossen, oder mittelst Privatunterschrift. Was er ausdrücklich besagt: Capital und Prämie, verbodmete Gegenstände, Name des Schiffes und des Capitains; diejenigen des Gebers und Nehmers; wenn das Darlehen für eine Reise gegeben ward, für welche Reise und für welche Zeit; die Zeit der Rückzahlung.

312. In Frankreich muß der Geber innerhalb 10 Tagen den Contrakt beim Handelsgericht eintragen lassen, sonst verliert er sein Vorrecht. Im Auslande müssen die im 234. Art. vorgeschriebenen Förmlichkeiten beobachtet werden.

313. Ist der Bodmereibrief an Ordre gestellt, so kann er durch Indossament übertragen werden; der Verkauf hat dann dieselbe Wirkung und veranlaßt dasselbe Klagerecht auf Gewährleistung wie der Verkauf anderer Handelsgegenstände.

314. Die Gewährleistung der Bezahlung erstreckt sich nicht auf die Bodmereiprämie, wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich bedungen wurde.

315. Gegenstände der Bodmerei können sein: Casko und Kiel des Schiffes; Geräthe und Zubehör; Ausrüstung und Proviant; Ladung; diese Gegenstände zusammen oder getheilt.

316. Anleihen über den Werth des verbodmeten Gegenstandes hinaus können auf Verlangen des Gebers für nichtig erklärt werden, wenn bewiesen wird, daß Seiten des Nehmers Betrug geübt wurde.

317. Liegt kein Betrug vor, so ist der Contrakt bis zum Werth des verbodmeten Gegenstandes gültig, und der Ueberschuß wird mit coursmäßigen Zinsen zurückerstattet.

318. Anleihen auf zu verdienende Fracht und auf gehofften Gewinn an Waaren sind untersagt. — Der Geber hat dann nur Anspruch auf Rückzahlung des Capitals, ohne Zinsen.

319. Bodmereidarleihen auf Gage der Matrosen sind nicht erlaubt.

Digitized by Google

320. Bei Bodmerei auf Casko und Kiel hat das Capital und die Zinse ein Vorrecht auf das Schiff, nebst Geräth und der verdienten Fracht.

In gleicher Weise haftet die Ladung für die auf Ladung gegebene Bodmerei.

Bei theilweiser Verbodmung erstreckt sich das Vorrecht nur auf den verbodmeten Theil.

321. Durch den Capitain am Wohnorte seiner Rheder ohne ihre rechtskräftige Genehmigung geschlossene Bodmerei giebt nur ein Klagerecht und Vorrecht auf den Antheil, den der Capitain an Schiff und Fracht hat.

322. Ebenfalls haften bei zwangsweiser Verbodmung der Schiffsparte solcher Rheder, die mit ihrem Beitrag zu Ausrüstungskosten im Rückstande bleiben, nur diese Parte.

323. Die während der letzten Reise des Schiffes gemachten Bodmereischulden werden vor denen auf einer früheren Reise geschlossenen bezahlt, selbst wenn diese erneuert wurden; die während der Reise geschlossene Bodmerei gehet derjenigen vor der Abfahrt des Schiffes angeliehenen Summe vor; werden während derselben Reise mehrere Bodmereien geschlossen, so gehet die jüngste immer der älteren vor.

324. Bei Bodmerei auf Waaren trägt der Geber nicht den Verlust, selbst durch Seeunfälle, wenn sie in ein anderes Schiff geladen werden, außer wenn diese Umladung eine Folge höherer Gewalt war.

325. Bei Totalverlust des verbodmeten Gegenstandes, der durch Zufall herbeigeführt wurde, kann die dargeliehene Summe nicht zurückgefordert werden.

326. Innerer Verderb und Schaden durch eigne Schuld des Nehmers sind nicht zur Last des Gebers.

327. Im Fall von Schiffbruch kommt dem Geber der Werth des Geborgenen nach Abzug von Bergungskosten zu gut.

328. Anfang der Gefahr für den Geber, wenn nichts anders bedungen wurde, bei Schiffen am Abgangstage; Ende: am Tage der Ankunft am Bestimmungsplatze. Bei Waaren von Land zu Land.

329. Wer Bodmerei auf Waaren nimmt, wird durch den Untergang von Schiff und Ladung nur dann von der Rückzahlung befreit, wenn er beweiset, daß er Waaren bis zum Belauf der angeliehenen Summe verladen hatte.

330. Der Geber trägt zum Nutzen des Nehmers zur Havarie grosse bei. Und auch die Havarie particulaire ist zur Last des Gebers, wenn nicht das Gegentheil bedungen wurde.

Digitized by Google

331. Bei Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz wird das aus dem Schiffbruch Geborgene zwischem dem Bodmeristen, doch nur für das Capital, und dem Assecuradeur, für die versicherte Summe verhältnißmäßig nach dem respectiven Interesse getheilt, ohne Präjudiz der im Art. 191 bestimmten Vorrechte.

Dieser Artikel setzt die Rangordnung der Ansprüche am Schiffe wie folgt fest:

1. Gerichtskosten. 2. Lootsgeld und Tonnengelder. 3. Wächterlohn. 4. Lagermiethe. 5. Unterhaltungskosten. 6. Gage von Schiffer und Mannschaft von der letzten Reise. 7. Dem Schiffer zu nothwendigen Ausgaben während der letzten Reise geliehenes Geld, und der Preis der zu solchem Zweck verkauften Waaren. 8. Unbezahlter Kaufpreis, Lieferung und Arbeitslohn, wenn das Schiff noch keine Reise gemacht hat; Forderung von Lieferanten, Arbeitern, für Ausbesserungskosten; Proviant ꝛc. vor der Abreise, wenn das Schiff bereits gefahren hat. 9. Bodmerei auf's Schiff vor der Abfahrt. 10. Assecuranzprämie von der Versicherung des Caskos für die letzte Reise. 11. Ansprüche von Ladungsinteressenten für mangelhafte Lieferung ihrer Waaren.

Aus den Artikeln, welche dem 191. folgen, ist hier noch zu bemerken:

aus 192. Bodmerei auf's Schiff vor der Abfahrt wird erwiesen durch notariellen Contrakt oder durch Privatscripturen, deren Duplikat innerhalb 10 Tagen nach Ausstellung beim Handelsgericht deponirt wurde.

193. Die Vorrechte der Gläubiger erlöschen, abgesehen von allgemeinen Mitteln der Erlöschung von Obligationen, entweder durch gerichtlichen Verkauf, oder wenn nach einem freiwilligen Verkauf das Schiff unter dem Namen und auf Gefahr des Käufers, und ohne Widerspruch von Seiten der Gläubiger, eine Seereise gemacht hat.

194. Als Seereise gilt: wenn Abfahrt und Ankunft des Schiffes in zwei verschiedenen Häfen und 30 Tage nach der Abfahrt erwiesen worden sind. — Wenn, ohne in einem andern Hafen angekommen zu sein, mehr als 60 Tage zwischen Abfahrt und Rückkehr in demselben Hafen verflossen sind, oder wenn das auf eine überseeische Reise abgesegelte Schiff länger als 60 Tage auf der Reise gewesen und in dieser Zeit keine Einrede von Seiten der Gläubiger erhoben ist.

Aus den Vorschriften über Versicherung ist anzuführen:

Digitized by Google

334. Bodmereidarlehn kann versichert werden.

347. Assecuranz auf Bodmereianleihe ist ungültig; desgleichen diejenige auf Bodmereiprämie.

Verjährungen.

432. Das aus einem Bodmereibrief oder aus einer Assecuranzpolice entsprungene Klagerecht verjährt nach 5 Jahren, vom Datum des Contrakts gerechnet.

Vergleicht man die Vorschriften des Code mit jenen der Ordonnanz, so finden sich wesentliche Ergänzungen und Verbesserungen. Dahin gehört die Verfügung wegen Uebertragbarkeit des Bodmereibriefes; die Bestimmung, Bodmerei über den Werth hinaus könne auf Verlangen des Gebers für nichtig erklärt werden, während die Ordonnanz einfach die Strafe des Betrugs verhängte, und dadurch den Geber wider seinen Willen in Prozesse verwickelte. Endlich das Verbot, Volksgage zu verbodmen, was nach der Ordonnanz bis zur Hälfte unter gewissen Voraussetzungen zulässig war. Dagegen muß Art. 331 als ein Rückschritt angesehen werden, insofern darnach bei einer Bergung Bodmerist und Assecurateur theilen sollen, nach Verhältniß des Interesse, ja indem die Assecuranzprämie für das Casko von der letzten Reise zu den privilegirten Forderungen gezählt wird, genießt der Assecurateur noch eines Vorzugs; während nach der Bestimmung der Ordonnanz zunächst der Geber sich an das Geborgene hielt. In den Motiven zur neuen Gesetzgebung in der von mir benutzten Ausgabe, Paris 1808, wird diese Aenderung durch Zweckmäßigkeitsgründe gerechtfertigt, denn es sei zu bemerken, daß zur Zeit der Ordonnanz die Bodmerei viel allgemeiner und nützlicher gewesen sei, das Assecuranzsystem habe sich seitdem verbessert und die Verhältnisse seien ganz anders geworden. Ein ausgebreiteter Handel könne unmöglich ohne Assecuranz bestehen, während es eben so unmöglich sei, daß er mit Bodmerei Bestand haben könne, und der Grund, weshalb man früher der Bodmerei einen Vorzug zugestanden habe, sei nicht mehr vorhanden.

Diesen Motiven scheint aber die innere Begründung zu fehlen, da es hier nicht auf die Zweckmäßigkeit und auf Nebenrücksichten, sondern auf das Eigenthumsrecht ankommt.

Für sich betrachtet bietet der Code einige Schwächen dar, die näher zu erörtern sind. Art. 233 und 322 sprechen von Verbodmung einzelner Schiffsparte. Aber welchen Erfolg kann eine solche Verbodmung im Fall von Nichterfüllung des Contrakts haben? Kann der

Digitized by Google

Bodmerist sich an einen ideellen Theil eines Schiffes halten? Darf er z. B. gegen den Willen der übrigen Theilhaber das Schiff verkaufen lassen, um sich für sein Darlehen schadlos zu halten? und wer soll den Ueberschuß verantworten? Man sieht also leicht ein, daß eine solche Verfügung in der Praxis von gar keinem Nutzen ist, und daß die sogenannte Verbodmung eines einzelnen Parts, mag sie auch hin und wieder vorkommen, im Grunde nichts anderes ist als eine Hypothek auf ein Schiffspart, wenngleich mit Uebernahme der Seegefahr.

In Betreff von Art. 330 ist zu bemerken, daß die Fassung desselben schon Anlaß zu manchen Streitigkeiten und irrigen Ansichten gegeben hat. Der Geber hat persönlich nichts mit der Havarie grosse zu thun, sie kann ihn nur indirekt treffen, insofern der verbodmete Gegenstand zu einer Havarie grosse beitragen muß, und derselbe dadurch eine Werthverminderung erleidet. Wie wäre es auch möglich, den Bodmereigeber, der oft in einem ganz andern Welttheil wohnt, als jenem, wo die Havarie grosse aufgemacht wird, zur Leistung eines Beitrags herbeizuziehen. Richtig verstanden will jener Artikel, nachdem vorher festgestellt wurde, daß der Totalverlust des verbodmeten Gegenstandes den Nehmer von der Zurückerstattung des Darlehns befreit, ferner, daß bei Schiffbruch der Geber sich an das Geborgene halten soll, auch nur aussprechen, daß nicht allein die aus solchen großen Unfällen hervorgehende Werthverminderung zu den vom Geber übernommenen Gefahren gehören soll, sondern auch diejenige Werthverminderung, die aus Aufopferungen zur Rettung des verbodmeten Gegenstandes entspringt, wie denn auch ja der Nachsatz einen theilweisen Verlust durch den Geber getragen wissen will, wenn nicht das Gegentheil bedungen wurde.

Spanien. Código de comercio, decretado, sancionado y promulgada en 30 de Mayo de 1829.

Bevor wir einen Auszug des von der Bodmerei handelnden 2ten Abschnitts des 3ten Titels vom 3ten Buche geben, erscheint es als zweckmäßig, einige vorhergehende Gesetzesstellen mitzutheilen, welche theils von Einfluß auf unsern Gegenstand sind, theils auch in den speciell zur Bodmerei gehörenden Artikeln angezogen werden. Diese gesetzlichen Vorschriften sind enthalten in

Art. 621, wonach der Rheder für die vom Capitän zur Reparatur, Instandsetzung und Verproviantirung des Schiffs eingegangenen

Digitized by Google

Verpflichtungen und contrahirten Schulden verantwortlich ist, wobei ihm die Einrede, der Capitän habe seine Befugniß überschritten und gegen Vorschrift gehandelt, nicht zu statten kommen soll, vorausgesetzt, daß der Gläubiger die Verwendung der geforderten Summe zum Besten des Schiffes nachweiset.

Art. 622. Diese Verantwortlichkeit gilt auch in Betreff von Ansprüchen Dritter wegen der dem Capitän anvertrauten Güter, doch kann er durch Abandon von Schiff nebst Zubehör und der auf der Reise verdienten Fracht von solchen Ansprüchen sich befreien.

623. Der Rheder ist aber nicht verantwortlich für Verträge, welche der Capitän in seinem eigenen Interesse abschließt, obgleich er sich des Schiffes zu ihrer Erfüllung bedient. Auch nicht für Verpflichtungen, welche der Capitän eingeht, die außer den Grenzen seiner Geschäftsführung liegen, wenn er nicht eine specielle Vollmacht dazu hatte. Ebenfalls nicht, wenn gesetzlich vorgeschriebene Formalitäten beim Abschluß des Vertrags nicht beobachtet wurden.

624. Ferner nicht für während der Reise vom Schiffer und Mannschaft begangene Frevel; dann ist nur die Person und das Vermögen des Schuldigen verhaftet.

643. In dringenden Fällen, während der Reise, darf der Capitän das Schiff repariren lassen und die zur Vollendung der Reise durchaus nothwendigen Anschaffungen machen, giebt es im Hafen einen Consignatair des Schiffes, so muß er im Einverständniß mit demselben verfahren.

644. Hat er zur Bezahlung der Reparatur keine dem Schiffe oder dessen Eigenthümer gehörende Gelder, so wendet er sich an den etwa im Hafen anwesenden Correspondenten des Rheders, und wenn keiner da ist, an die Ladungsinteressenten; gelingt ihm auf diese Weise die Anschaffung der Gelder nicht, so kann er Bodmerei auf das Schiff nehmen, nach vorher erlangter Autorisation des Handelsgerichts, wenn er sich in einem spanischen Hafen befindet, oder des Consuls, in einem fremden Hafen, oder wenn dort kein Consul ist, derjenigen Behörde, die in Handelssachen erkennt. — Gelingt es ihm auf solche Weise nicht, so kann er, unter der nämlichen Autorisation, von der Ladung so viel als nöthig ist verkaufen lassen.

662. Der Capitän darf für seine eigenen Unternehmungen weder Geld auf Bodmerei nehmen, noch das Schiff verpfänden. — Ist er Mitrheder, so darf er sein Part verpfänden, wenn nicht früher Bodmerei auf das ganze Schiff genommen, oder dasselbe sonst ver-

Digitized by Google

pfändet ist. — Im Bodmereibriefe muß dann die Größe des Parts angegeben werden. Wird dem entgegen gehandelt, so ist der Capitän persönlich für die Bezahlung des Capitals und der Unkosten verhaftet, und der Rheder kann ihn aus seinem Dienst entlassen.

671. Auf die Ladung Bodmereianleihen zu schließen ist dem Capitän untersagt; thut er es, so ist der Contrakt in Betreff der Ladung ungültig.

Wegen der im Gesetze der Befugniß des Schiffers gesteckten Schranken, nur das Schiff zu verbodmen (644), die Ladung aber nicht (671), bemerken wir, daß letzteres Verbot sich auf die alleinige Verbodmung der Ladung beziehen muß, wenigstens haben uns schon mehrere von spanischen Schiffern abgeschlossene Bodmereicontrakte vorgelegen, in welchem Schiff und Ladung verpfändet waren. Wie wir gleich sehen werden, erlaubt auch das spanische Gesetz die gemeinschaftliche Verbodmung von Schiff und Ladung, ohne dabei zu bemerken, daß das nur durch die Eigenthümer geschehen könne. Wenn also im Art. 644 dem Schiffer die Alternative gestellt wird, entweder das Schiff zu verbodmen, oder von der Ladung zu verkaufen, ohne dabei der Verbodmung von Schiff und Ladung zu erwähnen, wodurch doch in den meisten Fällen das Geld auf die vortheilhafteste Weise anzuschaffen ist, was bei Havarie grosse zum Vortheil Aller gereicht, so darf aus jenen gesetzlichen Bestimmungen auch nur gefolgert werden, daß eine separate Verbodmung der Ladung untersagt ist, daß aber eine combinirte Verbodmung von Schiff und Ladung in Nothfällen erlaubt sein muß, weil sie weniger beschwerend für die Letztern, als ein Verkauf ist.

Wir kommen jetzt zu den eigentlichen Gesetzen über Bodmerei, oder Darlehen auf Seegefahr:

Art. 812. Der Vertrag kann geschlossen werden durch eine öffentliche Akte; durch einen von den Partheien unter Vermittelung eines Maklers unterzeichneten Contrakt; oder durch eine Privatscriptur; doch genießt ein öffentlicher Akt bei gerichtlichen Verhandlungen insofern einen Vorzug, als die Richtigkeit nicht erst bewiesen und anerkannt zu werden braucht. — Mündlich abgeschlossene Bodmereiverträge können vor Gericht nie eine Klage begründen.

813. Um aus Bodmereibriefen ein Vorrecht Dritten gegenüber zu begrün-

Digitized by Google

den, müssen sie innerhalb 8 Tagen im Hypothekenregister eingetragen werden. — Im Auslande sind die im Art. 644 vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu beobachten.

814. Im Bodmereibriefe ist aufzuführen: 1. Classe, Name und Matrikel des Schiffs; 2. Name, Vorname (apellido) und Wohnort des Capitains; 3. Name ꝛc. des Gebers und des Nehmers; 4. Darlehen und Prämie; 5. Zahlungsort; 6. die verbodmeten Gegenstände; 7. die Reise während welcher die Gefahr läuft.

815. An Ordre gestellte Bodmereibriefe sind durch Indossament übertragbar und verkäuflich, und durch das Indossament geht auf den Cessionar Recht und Gefahr des Gebers über.

816. Außer Geld können auch andere Sachen ein Gegenstand der Bodmerei sein, wobei dann die Partheien den festen Preis vereinbaren.

817. Bodmerei kann geschlossen werden auf das Casko; die Segel und Zubehör; Ausrüstung und Proviant; Ladung; und zwar auf jeden einzelnen Gegenstand, oder diese zusammen.

818. Bei Verbodmung des Caskos werden Segel, Zubehör, Ausrüstung, Proviant und die auf der Reise zu verdienende Fracht als mit verpfändet angesehen; — bei Verbodmung der Ladung alle Bestandtheile derselben; — und bei Verbodmung eines besonders bezeichneten Theils des Schiffs oder der Ladung nur dieser.

819. Zu verdienende Fracht und gehoffter Gewinn zu verbodmen ist untersagt; der Geber kann alsdann nur sein Capital ohne irgendwelche Prämie beanspruchen.

820. Bereits verdiente Fracht und gemachter Gewinn können verbodmet werden, erstere unter der bei Schiffen, letztere unter der bei Waaren üblichen Form.

821. Gage kann nicht verbodmet werden.

822. Schiffe können nur bis zu drei Viertel des Werths verbodmet werden. — Ladung bis zum Werth im Abgangshafen.

823. Wurde mehr als dieser vorgeschriebene Betrag angeliehen, so erhält der Geber dies zurück nebst Zinsen. Hatte aber der Nehmer in betrüglicher Absicht zu viel angeliehen, so muß er davon die Prämie bezahlen.

824. Kann der Nehmer das zur Beladung eines Schiffs angeliehene Geld nur zum Theil gebrauchen, so muß er den Mehrbetrag vor der Expedition des Schiffs zurückerstatten. — Desgleichen auf Bodmerei genommene Waare, die er nicht verbodmen konnte.

825. Durch Bodmerei, welche der Capitain im Wohnort seines Rheders

Digitized by Google

oder dessen Correspondenten auf das Schiff nimmt, wird dieser nicht verpflichtet, es sei denn der Rheder ꝛc. habe schriftlich seine Einwilligung gegeben. Der Capitain kann nur sein Part verbodmen.

826. In der Fremde gilt das im Art. 644 Vorgeschriebene.

827. Der Contrakt ist nichtig, wenn der verbodmete Gegenstand bei Abschluß des Contrakts bereits der Gefahr ausgesetzt ist.

828. Der Contrakt bleibt ohne Wirkung, wenn die verbodmeten Gegenstände der Gefahr nicht ausgesetzt werden.

829. Vorrecht der Bodmerei von der letzten Reise vor derjenigen von früheren Reisen; selbst wenn diese letztere Bodmerei durch einen Separatvertrag verlängert worden ist.

830. Bodmerei, während der Reise geschlossen, gehet derjenigen vor, welche vor Abfertigung des Schiffs genommen wurde; bei mehreren gleichen entscheidet das jüngste Datum.

831. Der Anspruch des Gebers erlischt mit dem gänzlichen Untergange des verbodmeten Gegenstandes, wenn der Verlust innerhalb der Zeit und Ortsgrenzen der übernommenen Gefahr sich ereignet, und die Ursache des Verlusts, sei es durch Vertrag oder durch Gesetz, nicht ausgeschlossen ist. — Der Nehmer muß den Beweis des Verlustes, und, bei Waaren, der Verladung führen.

832. Der Anspruch des Gebers erlischt nicht bei Totalverlust, wenn dieser entstand

1. durch inneren Verderb,
2. durch Betrug oder Schuld des Nehmers,
3. durch Baratterie des Schiffers oder der Mannschaft,
4. durch freiwillige Veränderung des Schiffers.

In jedem dieser Fälle hat der Geber ein Anrecht auf Zurückerstattung von Capital und Zinsen (réditos), wenn nicht ausdrücklich das Gegentheil ausbedungen worden ist.

833. Schaden, den das Schiff durch Betreibung von Schleichhandel erleidet, ist nicht zu Lasten des Gebers.

834. Der Geber trägt nach Verhältniß seines Interesses zu der den verbodmeten Gegenstand treffenden Havarie grosse bei. —, Auch zur Havarie partikulaire, es müsse denn anders bedungen sein; doch ist er dabei von den in 832 benannten Gefahren frei.

835. Ist nichts über die Dauer der Gefahr verabredet, so beginnt sie für den Geber, sobald das Schiff unter Segel gehet, und endigt, sobald es im Bestimmungshafen vor Anker liegen bleibt (hasta

Digitized by Google

que ancló y quedó fondeado). Bei Waaren: von der Einschiffung bis zur Ausschiffung im Bestimmungsplatz.

836. Bei Schiffbruch erhält der Geber den Ertrag des verbodmeten Gegenstandes, nachdem die Bergungskosten davon abgezogen sind.

837. Ist bei einem Schiffbruch derselbe Gegenstand verbodmet und versichert, so theilen Bodmerist und Assecuradeur nach Verhältniß ihres Interesse den Ertrag des Geretteten, wenn die versicherte Summe größer ist als der Werth des Gegenstandes, nachdem das Bodmerei-Darlehn davon abgezogen. — Ist dies nicht der Fall, so erhält der Versicherer nur den verhältnißmäßigen Theil, welcher den Rest des Werthes der versicherten Sachen betrifft, nach vorherigem Abzuge wie oben.

838. Wer bei einem Bodmerei-Contracte Bürgschaft leistet, der ist solidarisch mit dem Nehmer verbunden, wenn in der Bürgschaft nicht eine Beschränkung aufgenommen wurde. — Nach Ablauf der festgesetzten Zeit erlischt die Verpflichtung des Bürgen, er müsse sich denn aufs Neue verbürgen.

839. Tritt bei Bezahlung der Bodmereischuld ein Verzug ein, so ist der Geber zu kaufmännischen Zinsen vom Capital, ohne Einschluß der Prämie, berechtigt.

Aus dem dritten Abschnitt, über Seeversicherung, ist noch anzuführen:

848. Die auf Bodmerei gegebenen Summen können Gegenstand der Versicherung sein.

885. Der Versicherungs-Vertrag ist nichtig, wenn er geschlossen wurde auf die Summe, welche auf Bodmerei genommen wurde; auf die Prämie der auf Bodmerei gegebenen Summe.

Und ferner, die Verjährung betreffend:

997. Nach fünf Jahren vom Datum des Contracts gerechnet, verjährt das Klagerecht aus Bodmerei-Darlehnen und Versicherungs-Polizen.

Manche von den am Schlusse des Auszugs des Code de Commerce gemachten Bemerkungen kommen hier ebenfalls zur Anwendung, und zwar bei 825, die Verbodmung eines Parts, bei 834 den Beitrag des Gebers zur Havarie grosse, und bei 837 die Concurrenz von Bodmerei

Digitized by Google

und Assecuranz betreffend. Art. 816 scheint überflüssig zu sein, denn wurden z. B. Schiffsgeräthe unter Verpfändung des Schiffes hergegeben, und verständigten sich die Betheiligten über den Preis, so ist nicht leicht zu begreifen, weshalb dazu eine ausdrückliche Erlaubniß des Gesetzes nöthig sein sollte. Daß nach Art. 822 Schiffe nur bis zu ¾ ihres Werths verbodmet werden sollen, ist eine Beschränkung, die eher schaden als nützen kann; warum soll der Geber nicht selbst darüber urtheilen können, ob das Pfand ihm genügt. Nach Art. 827 sind Bodmerei-Contrakte nichtig, wenn der zu verbodmende Gegenstand bereits der Gefahr ausgesetzt ist. Eine derartige Verbodmung könnte sich doch immer nur auf das Schiff allein, oder auf die Ladung allein beziehen, und wenn nur der Nehmer dafür sorgen kann, daß bei Ankunft des Unterpfandes dieses dem Geber haftet, so sollte die Gesetzgebung solchen Anleihen keine Schwierigkeiten bereiten. Jedenfalls ist der Ausdruck zu unbestimmt gehalten, denn Güter, die doch mitunter besonders verbodmet werden, sind schon der Gefahr ausgesetzt, wenn sie vom Lande scheiden. Endlich ist noch zu erwähnen, daß Art. 839 ohne Grund die Berechnung der Verzugszinsen auf das Capital beschränkt. Capital und Prämie bildet eine Summe, auf die der Geber bei Ablauf der vereinbarten Frist rechnet und die ihm zukommt, deshalb ist er befugt von der ganzen Summe Zinsvergütung zu verlangen.

Niederlande. Handelsgesetzbuch von 1838. — Nach der amtlichen Ausgabe übersetzt von F. C. Schumacher, Hamburg 1840.

Zunächst führen wir einige Gesetzesstellen aus dem zweiten und dritten Titel des zweiten Buchs an, welche mehr oder weniger für unsern Zweck, von dem Ganzen der Bodmerei ein anschauliches Bild zu geben, in Verbindung stehen. Es sind dies:

Art. 321. Haftungspflicht des Rheders für die Handlungen des Schiffers, in allem, was auf das Schiff und die Unternehmung Bezug hat. — Durch Ueberlassung des Schiffes und der aus der betreffenden Unternehmung verdienten oder noch zu verdienenden Frachtgelder kann sich der Rheder dieser Haftungspflicht entschlagen. — War Schiff und Fracht versichert, so ist eine Forderung an Versicherer in jener Ueberlassung nicht begriffen.

342. Befugniß des Schiffers zur Bestreitung der von einem oder mehreren der Rheder rückständigen Ausrüstungskosten durch Bodmereianleihen; doch erst 24 Stunden nach geschehener Aufforderung

Digitized by Google

und nach erlangter gerichtlicher Autorisation; dann für Rechnung der Säumigen.

371. Am Wohnorte des Rheders oder dessen Bevollmächtigten darf der Schiffer ohne besondere Zustimmung das Schiff nicht verzimmern lassen ꝛc., noch zu dem Ende Geld auf das Schiff aufnehmen.

372. Im Auslande darf er es. Mangelt es ihm an Geld, und kann er es durch Abgeben von Wechseln auf den Rheder nicht erhalten, so ist es ihm erlaubt, nach erlangter Autorisation der zuständigen Behörde (Niederl. Consul, resp. Ortsobrigkeit), vermittelst Bodmerei, Geld auf Schiff und Zubehör, und nöthigenfalls auf die Ladung aufzunehmen. Gelingt ihm dies nicht, dann darf er von den Kaufmannsgütern so viel nöthig verkaufen.

375. Hat er solches ohne Noth gethan, so ist er dem Betheiligten deshalb verantwortlich; er ist persönlich gehalten, das aufgenommene Geld zurückzugeben; außerdem kann er zur Strafe gezogen werden ꝛc.

Hierbei ist nur zu bemerken, daß durch Artikel 375 die Haftungspflicht des Rheders in allen solchen Fällen, wo derjenige, der im guten Glauben mit dem Schiffer verhandelte, es an der nöthigen Vorsicht nicht fehlen ließ, nicht beschränkt wird; immer vorausgesetzt, daß das Geld zu Schiffszwecken angeliehen wurde.

Die Gesetze über Bodmerei sind im 8. Titel des 2. Buches enthalten:

569. Definition der Bodmerei.

570. Der Bodmereicontrakt muß schriftlich gemacht werden. Was er enthält: Namen der Contrahenten, Capital und Prämie u. s. w.

571. Innerhalb des Königreichs geschlossene Bodmereien müssen binnen acht Tagen nach ihrer Unterzeichnung an der Kanzlei des Arrondissements-Gerichts des Orts der Ausrüstung eingeschrieben werden. Bei fremden, nicht in Holland ausgerüsteten Schiffen an dem Orte der Ausstellung des Bodmereibriefes.

572. Als Bodmerei gilt der Contrakt nur dann, wenn den in den zwei vorhergehenden Artikeln erwähnten Erfordernissen Genüge geleistet ist; sonst hat der Geber nur ein Recht auf Capital und Zinsen, unter persönlicher Verpflichtung des Nehmers.

573. Bodmerei an Ordre lautend ist durch Indossement übertragbar,

Digitized by Google

der Indossat tritt ganz in die Stelle des Indossanten. Dieser muß nur für das Dasein der Bodmerei aufkommen.

574. Gegenstände der Bodmerei. Casco und Kiel; Takelage und Geräth; Kriegsgeräth und Lebensmittel; Ladung; diese Gegenstände zusammen, oder ein jeder abgesondert; ein bestimmter Theil von jedem derselben. — Frachtgelder und erwarteter Gewinn, nach Artikel 578.

575. Bodmerei auf das Schiff ohne weitere Bezeichnung begreift Takelage und Geräthe, desgleichen das Kriegsgeräth.

576. Geldaufnahme auf Bodmerei, die den Werth des Gegenstandes übersteigt, kann auf Verlangen des Gebers für nichtig erklärt werden, wenn erweislicher Betrug des Nehmers stattgefunden hat. — Hat kein Betrug stattgefunden, so gilt der Contrakt bis zum Betrage des Werths des verbodmeten Gegenstandes; der Ueberschuß wird mit Zinsen zurückgegeben.

577. Bodmereidarlehen auf den Sold oder die Reisegelder der Matrosen ist verboten.

578. Auf zu verdienende Fracht allein, erwarteten Gewinn allein, oder ausschließlich beide Gegenstände zusammen, darf kein Geld auf Bodmerei gegeben werden. In diesen Fällen und in denen des vorigen Artikels kann der Geber bloß die Zurückgabe der Hauptsumme ohne Zinsen fordern.

579. Gelddarlehen auf Bodmerei an den Schiffer in diesem Lande, ohne Einwilligung der allda ansässigen Rheder, oder außerhalb Landes, ohne daß die durch Artikel 372 vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt worden, giebt keinen Anspruch auf Vorrecht, außer an den Part des Schiffers.

580. Die Antheile derjenigen Rheder, die mit ihrem Beitrag zu den Ausrüstungskosten des Schiffes im Rückstande bleiben, sind auch für die ohne ihre Einwilligung zur Verzimmerung und zum Ankauf von Lebensmitteln gemachten Geldanleihen verhaftet.

581. Vorrecht der zum Behuf der letzten Reise des Schiffes aufgenommenen Gelder vor der Schuld aus noch unbezahlten Kaufgeldern, und vor den zu einer früheren Reise dargeliehenen Geldern. — Vorrecht der während der Reise aus Noth durch den Schiffer aufgenommenen Gelder vor denen, die vor der Abfahrt aufgenommen wurden; von verschiedenen Anleihen während der Reise hat die letzte den Vorzug vor den früheren. — Bodmereischulden, auf einer und derselben Reise, in demselben Nothhafen, während desselben Aufenthaltes geschlossen, haben unter einander gleiches Recht.

Digitized by Google

582. Der Bodmereigeber auf Waaren, in das durch den Contrakt bezeichnete Schiff verladen, trägt den Verlust der Waaren nicht, selbst wenn sie durch Gefahren der See verunglückt wären, in dem Fall, daß die Güter in ein anderes Schiff übergeladen worden; es müßte denn bewiesen werden, daß die Ueberladung durch unwiderstehliche Gewalt verursacht wäre.

583. Bodmerei auf Güter, vor Anfang der Reise genommen, muß sowohl auf den Connossementen als auf den Manifesten verzeichnet werden, mit Hinzufügung, wenn der Schiffer am Lößplatz Anzeige von der behaltenen Ankunft zu machen hat. — In Ermangelung dessen ist der Consignatär, der im Vertrauen auf das empfangene Connossement Wechsel angenommen oder Gelder vorgeschossen hat, vor dem Inhaber eines solchen Bodmereibriefes privilegirt. — War die Verzeichnung auf dem Connossemente nicht geschehen, so kann der Schiffer die Güter löschen lassen, ohne sich gegen den Inhaber des Bodmereibriefes verantwortlich zu machen.

584. Unredlicher Weise und zum Nachtheil des Inhabers des Bodmereibriefes vorgenommene Löschung solcher Güter zieht die persönliche Verpflichtung des Schuldigen nach sich.

585. Anfang und Ende der Gefahr für den Geber: Bei Schiffen von dem Augenblick, wo dasselbe unter Segel gegangen ist, bis es am Bestimmungsplatz den Anker hat fallen lassen oder fest gemacht worden ist. Bei Waaren, sobald dieselben in das Schiff oder in die Fahrzeuge, womit sie an Bord gebracht werden sollen, geladen sind; bei bereits verladenen Gütern von dem Tage des Contrakts; in beiden Fällen endigt die Gefahr, sobald die Güter am Bestimmungsplatze gelöscht sind, oder hätten gelöscht werden müssen.

586. Ristorno. Wenn die Reise unterbleibt, kann der Geldgeber Capital zurückfordern, ohne die Prämie; hatte aber die Gefahr nach Artikel 585 schon begonnen, so kommt ihm auch die Prämie zu.

587. Persönliche Haftung des Nehmers für Capital- und Prämie, wenn die Reise durch sein Zuthun oder mit seiner Einwilligung verändert worden, oder wenn der verbodmete Gegenstand durch inneren Verderb, oder durch Zuthun, Betrug, Muthwillen oder Nachlässigkeit des Nehmers sich vermindert, verschlechtert oder vergeht.

588. „Wenn die verbodmeten Gegenstände gänzlich verloren, oder genommen und für gute Prise erklärt sind, und der Verlust oder die Nehmung durch einen unvorhergesehenen Zufall oder unwiderstehliche Gewalt während der Zeit und auf der Reise, für welche das Geld

Digitized by Google

vorgeschossen war, stattgefunden hat: so kann die dargeliehene Summe nicht zurückgefordert werden. — Wird ein Theil der verbodmeten Gegenstände erhalten, so hat der Geldgeber das Recht, sich daran zu erholen: doch nicht über diesen Theil hinaus."

589. „Bodmerei aus Noth geschlossen trägt, wenn das Gegentheil nicht ausdrücklich bedungen worden, keine andere Havarie, als den Schaden, der aus dem Verluste oder aus der Verminderung nach Anleitung des Art. 569 entspringt."

590. Pflicht des Nehmers bei Empfang von Nachrichten über Unfälle, dem Geber solche mitzutheilen; dergleichen, und unbeschadet der Verpflichtung des Schiffers, zur Rettung alles Thunliche zu veranlassen. Bei Nachlässigkeit in beiden Fällen ist er gehalten, Entschädigung zu leisten.

591. „Wer bei Strandung oder Schiffbruch eines verpfändeten Schiffes Schulden bezahlt, die dem Inhaber eines Bodmereibriefes vorgehen würden, tritt von Rechtswegen in das Vorrecht des ursprünglichen Gläubigers."

Aus den Gesetzen über Seeversicherung gehört hierher:

593, welcher die Versicherung der auf Bodmerei dargeliehenen Gelder nebst Prämie gestattet;

599, welcher die Versicherung für nichtig erklärt, wenn sie auf Schiffe oder Güter geschlossen wurde, worauf der volle Werth bereits vorher auf Bodmerei vorgeschossen war.

600. „Auf Schiffe oder Güter, worauf nicht der volle Werth auf Bodmerei dargeliehen ist, darf bloß der nachbleibende Werth, desgl. was als Beitrag zu der Havarie bei behaltener Ankunft zu zahlen sein wird, versichert werden."

601. „Wenn auf theilweise mit Bodmerei beschwerte Gegenstände auch Versicherung für den Rest geschlossen worden, wird, im Fall von Abandon an den Versicherer, der Betrag des geborgenen zwischen dem Bodmereigeber und dem Versicherer, nach dem Verhältniß ihres gegenseitigen Interesses, vertheilt. — Wenn jedoch in diesem Falle die Bodmerei aus Noth geschlossen ist, so geht die Bodmerei der Versicherung vor."

607. Capital und Prämie ist in der Polize jedes separat anzugeben, widrigenfalls angenommen wird, die Prämie sei nicht versichert.

608. Die Polize muß enthalten: Namen des Nehmers, auch wenn dies der Schiffer ist; Namen vom Schiff und Schiffer; Ort der

Digitized by Google

Bestimmung; Angabe, ob das Geld in einem Ladeplatze, oder in einem Nothhafen, zu erforderlichen Ausbesserungen oder zu anderen nothwendigen Kosten verwendet worden.

669. „Wenn der auf der Reise befindliche Schiffer genöthigt gewesen ist, Geld auf Bodmerei zu nehmen, so kann der Geber eine solche Bodmerei versichern lassen, selbst wenn vorher Versicherung auf den verbodmeten Gegenstand geschlossen wäre."

610. „Wenn ein bereits versichertes Schiff oder bereits versicherte Waaren ohne Noth und blos im Interesse des Geldnehmers durch Bodmerei verbunden sind, so tritt der Geldgeber in die Rechte, die der Geldnehmer gegen den Versicherer würde gehabt haben, bis zu dem Belauf der dargeliehenen Summe."

611. „Wenn jedoch der Geldgeber keine Kenntniß von der geschlossenen Versicherung gehabt hat, und er solches mit Eid bestärkt, so sind die Versicherer der Bodmerei nicht entschlagen; doch ist der Versicherte im Fall von Schaden verpflichtet, ihm die Rechte abzustehen, die er an die Versicherer des Schiffes oder der Güter kraft der gesetzlichen in die Stelle-Tretung haben würde. — Wenn der Geldgeber sich unmittelbar an die Versicherer auf Schiff und Ladung wendet, so sind die auf die dargeliehenen Gelder entschlagen, gegen Zurückgabe der Prämie."

634. Anfang und Ende einer Versicherung auf Bodmerei trifft mit dem Zeitpunkt zusammen, wo die Gefahr für den Geber anfängt oder endigt, zufolge des Gesetzes, oder zufolge einer dem Versicherer bekannt gemachten Bedingung.

659. Bei einer Versicherung von Bodmereigeldern haftet der Versicherer, es müßte denn in der Polize anders bedungen sein, nicht für Betrug des Nehmers.

660. Bei Veränderung der Reise durch den Geldnehmer hört die Versicherung auf Bodmerei auf, es müßte denn anders bedungen sein. Der Versicherer genießt in solchem Falle ½ % von der versicherten Summe.

743. „Durch Ablauf von fünf Jahren verjährt: jedes Klagerecht aus einem Bodmereibrief oder aus einer Assecuranz-Polize; diese Verjährung fängt von dem Tage des geschlossenen Contrakts zu laufen an."

745. „Das Vorzugsrecht auf Schiffe, Frachtgelder und Güter wegen Bodmereischuld verfällt nach Verlauf von sechs Monaten nach Ankunft des Schiffs an dem Ort, wo die Reise endigt, wenn der Bodmereibrief innerhalb der Grenze von Europa ausgestellt ist;

Digitized by Google

nach Verlauf von einem Jahr, wenn derselbe in einem Orte an den Küsten von Asien und Afrika, am mittelländischen und am schwarzen Meere ausgestellt worden; und nach Verlauf von zwei Jahren, wenn in anderen Theilen der Welt. Bei Seekriegen findet Verdoppelung der Termine statt.

In Betreff einiger Artikel kann auf das beim französischen und spanischen Havarie-Gesetz Gesagte verwiesen werden. Außerdem ist noch wegen Artikel 589 zu bemerken, daß es besser wäre, wenn dieser ganz wegfiele. Im vorhergehenden Artikel ist alles gesagt, was nöthig ist, und wenn es nun heißt, daß „Bodmerei aus Noth" nur die gesetzmäßige Havarie tragen soll, so kann dies nur verwirrend sein, denn jede Bodmerei wird aus Noth geschlossen und nicht zum Vergnügen. Dann würde auch 601 wegfallen können, der von der Concurrenz zwischen Bodmerist und Assecuradeur handelt, und außer der im zweiten Abschnitt enthaltenen Ausnahme, Bodmerei aus Noth betreffend, mit den im französischen und spanischen Havarie-Gesetz vorkommenden Vorschriften übereinstimmt.

England.

Codifizirte Gesetze giebt es hier bekanntlich nicht, und es muß daher dasjenige, was in Betreff der Bodmerei Rechtens ist, aus den einzelnen Parlamentsakten und aus gerichtlichen Entscheidungen zusammengestellt werden, wovon wir in Nachstehendem mit Benutzung von Pöhls, Benecke, Nolte und Kaltenborn eine kurzgefaßte Uebersicht geben:

Der Schiffer ist an dem Orte, wo seine Rheder sich befinden, zum Anleihen von Bodmereigeldern nicht befugt. Diese Befugniß steht ihm nur im Auslande zu, und nur dann, wenn er auf wohlfeilere Weise kein Geld erhalten konnte, und nur im äußersten Nothfalle. Hatte der Geber dem Schiffer, der sich auf andere Weise helfen konnte, Geld auf Bodmerei vorgeschossen, und hatte er darum wissen können, so kann eine solche Bodmerei den Rheder nicht binden. Der Geber muß sich nach den Umständen genau erkundigen. In Bezug auf englische Schiffe wird Irland als Ausland betrachtet. — Der Bodmereicontrakt muß schriftlich abgefaßt sein, ist aber an eine besondere Form nicht gebunden, nur muß deutlich daraus hervorgehen, daß der Geber die Seegefahr läuft. Auch die Prämie muß darin benannt sein, weil sonst der Geber keinen rechtlichen Anspruch darauf hat. Ebenfalls ist es

Digitized by Google

empfehlenswerth, Anfang und Ende der Gefahr zu stipuliren, wenngleich im Unterlassungsfall die Analogie mit der Versicherung eintreten kann. — Gegenstand der Verbodmung kann Schiff, Fracht und Ladung sein. Bei Verbodmung des Schiffes gilt die Fracht aber als mitverbodmet. Bei Ankunft des verbodmeten Gegenstandes hält der Geber sich an diesen, außerdem an die Person des Nehmers. Der Geber trägt zwar die Gefahr der See, aber nicht Mangelhaftigkeit des Schiffes, und Versehen des Nehmers. Geht der verbodmete Gegenstand unter, so ist der Nehmer frei. Der Geber trägt zur Havarie grosse nicht bei, hat dafür aber auch kein Recht auf das Geborgene, erhält jedoch bei Ankunft die volle Bezahlung, auch wenn Verminderung durch Seeschaden entstanden ist.

Die jüngere Bodmerei geht der älteren vor, selbst wenn der Unterschied an Zeit nur ein geringer ist. Doch nicht, wenn das Geld, welches den Inhalt beider Bodmereien bildet, zu ein und demselben Zwecke dargeliehen ist, in welchem Fall die verhältnißmäßige Theilnahme am verbodmeten Gegenstand stattfindet.

Ein Bodmereibrief ist auch in England ein verkäufliches Werthpapier.

Verzugszinsen werden von Capital und Prämie vergütet.

Ueber die Frage, wie es mit der Zahlung von Capital und Prämie gehalten wird, wenn die Reise in einem Nothhafen endigt, ist in den Systemen der bekannteren Schriftsteller nichts zu finden. Der Wortlaut der Bodmereibriefe, welche, wie wir weiter unten sehen werden, in diesem Punkte von einander abweichen, wird also bei Entscheidung obiger Frage maßgebend sein.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Wie in England giebt es auch hier kein Handelsgesetzbuch; wir müssen uns also darauf beschränken, die richterlichen Aussprüche in Bodmerei-Prozessen und die anerkannten Usanzen übersichtlich anzuführen, wobei wir Pöhls und Philipps folgen.

Vor Allem steht fest, daß die Bodmerei durch Noth veranlaßt sein muß, wenn sie den Eigenthümer des verbodmeten Gegenstandes binden soll; auch muß der Geber die Nothwendigkeit des Darlehns beweisen können. Hatte der Schiffer eigene Güter oder Rhedergüter an Bord, oder war ein Correspondent des Rheders am Platze, der Geld von dem Rheder in Händen hatte, so war der Schiffer zur Aufnahme von Bodmerei nicht befugt.

Digitized by Google

Gegenstand der Bodmerei kann Schiff, Fracht und Ladung sein. Das Schiff kann auch am Bestimmungsplatze verbodmet werden, (doch wohl nur nachdem die Ladung abgeliefert, für eine neue Reise, und dann nur Schiff und Fracht).

Prämie darf ein Correspondent des Eigners, der Fonds von demselben in Händen hatte, und der dem Eigner gewöhnlich creditirte, sich nicht stipuliren. Dem Consignatär, der für gewöhnlich dem Eigner nicht creditirte, stehet dies aber frei.

Beim Verlust des verbodmeten Gegenstandes hört der Anspruch des Gebers auf; doch nicht wenn der Verlust durch Schuld des Nehmers veranlaßt wurde, wozu auch freiwillige Abweichung von der Reise, Veränderung des Risikos ꝛc. gehört.

Bodmerei ist frei von Beiträgen zur Havarie grosse; aber das Gegentheil kann bedungen werden, in welchem Fall jedoch nur das Capital, nicht aber die Prämie beiträgt.

In den jetzt gebräuchlichen Formularen übernimmt der Geber gewöhnlich die Havarie, und hat dann Anspruch auf das Geborgene.

Der Bodmereibrief überträgt nicht das Eigenthum, sondern giebt nur ein dingliches Recht daran; dieses gehet allen anderen Ansprüchen vor, mit Ausnahme der Volksgage. Der Geber muß jedoch, wenn er dies Recht, wenigstens Dritten gegenüber, nicht verlieren will, die nöthigen Schritte thun, um das Unterpfand in seiner Gewalt zu behalten; er darf also ein verbodmetes Schiff nicht wieder in See gehen lassen, indem er die Bodmerei auf eine künftige Reise nicht geltend machen kann.

Der Bodmereigeber hat ein versicherbares Interesse; der Nehmer aber nur dann, wenn ein Theil der Gefahr (z. B. Kriegsgefahr) von dem Geber nicht übernommen worden ist.

Verzugszinsen werden vom Capital und Prämie berechnet.

Bremen.

Hier gilt in Betreff der Bodmerei das Hanseatische Seerecht, und wo dies nicht ausreicht, gemeines Recht und die wenigen neueren Verordnungen, wovon eine die Rangordnung der privilegirten Forderungen wie folgt bezeichnet:

1. Gerichts- und andere Kosten zum Verkauf und zur Vertheilung der aus dem Schiff, Inventar und der Fracht von der letzten Reise gebildeten Masse;
2. Kosten zur Unterhaltung und Bewachung bis zum Verkauf;

Digitized by Google

3. öffentliche Schiffs- und Hafenabgaben;
4. Lootsgeld, Berglohn, Ranzionirungs- und Reklamkosten;
5. Lohn des Schiffers und des Schiffsvolks von der letzten Reise;
6. Vorschüsse an den Schiffer zu Bedürfnissen des Schiffes, Forderungen für Lieferungen und Arbeiten zum Bedarf des Schiffes, und der Belauf der für solche Verwendungen ausgestellten Bodmereibriefe und Prämien, der Betrag der vom Schiffer zum Besten des Schiffes etwa verkauften, geworfenen oder beschädigten Waaren, und der Beitrag des Schiffers zur großen Havarie;
7. Forderungen vom Befrachter für Nichtlieferung von Waaren oder wegen fehlerhafter Lieferung.

Die unter Nr. 3, 4, 6 und 7 aufgeführten Forderungen genießen das Vorzugsrecht nur dann, wenn sie von dem Augenblick an, wo das Schiff am letzten Ladungsorte zur letzten Reise (nach Bremen) ausgerüstet wurde, bis zu dem Augenblick, wo es von seinem hiesigen Löschplatz zu einer neuen Reise absegelt, entstanden sind und gerichtlich geltend gemacht werden. Vergl. Erkenntniß des Ober-Ger. 28. Febr. 1856. Ein Schiff war von Bremen nach Libau gesegelt, und von da zurück nach Bremen. Lieferungen, die nach Rückkehr von Libau, und bevor es Brake (auch als „hiesiger Löschplatz" geltend) verließ, stattgefunden hatten und gerichtlich geltend gemacht wurden, galten als privilegirt zu Nr. 6. Lieferungen vor der Reise nach Libau natürlich nicht.

8. Der Belauf der vor der letzten Reise des Schiffes für Lieferungen zu Schiffsbedürfnissen ausgestellten Bodmereibriefe nebst Prämie.
9. Der rückständige Kaufpreis des Schiffes, wenn sich der Verkäufer mittelst einer öffentlichen oder notariell beglaubigten Urkunde das Eigenthum vorbehalten, für zwei Jahre vom Verkaufe an.

Die Rangordnung dieser bevorzugten Forderungen richtet sich nach obiger Reihenfolge. Von mehreren unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen geht die später entstandene der früheren vor; die zu derselben Zeit entstandenen genießen gleiche Vorzugsrechte. — Die Zinsen stehen dem Range nach der Capitalforderung gleich. — Hat das Schiff noch keine Reise gemacht, so kommen nur die Nr. 1 bis 5 und 9 erwähnten Vorzugsrechte zur Anwendung. — Obige bevorzugte Forderungen können auch gegen den dritten Besitzer des Schiffes geltend gemacht werden. Hat dieser aber das Eigenthum daran erworben, so muß der Anspruch daran binnen 6 Wochen nach der Erwerbung, falls damals das Schiff auf der Weser lag, sonst aber binnen 6 Wochen nach Ankunft daselbst gerichtlich geltend gemacht werden.

Digitized by Google

Nach den in Bremen geltenden Rechtsgrundsätzen hat der Geber dafür zu sorgen, daß der Bodmereibrief an sich in Ordnung und das Geld zu wirklich vorhandenen Bedürfnissen des Schiffes vorgeschossen sei, nicht aber dafür, daß nun auch in der That eine richtige und nützliche Verwendung des Geldes stattgefunden habe. (S. Entscheidungsgründe des O. G., 20. März 1854.)

Eigentliche von der Obrigkeit promulgirte Assecuranzgesetze giebt es nicht. Diese werden ersetzt durch die Versicherungsbedingungen der See-Versicherungsgesellschaften. Das darin über Versicherung von Bodmereigeldern Enthaltene ist hier der Vergleichung wegen nach seiner geschichtlichen Entwickelung anzuführen. Die Bedingungen von 1818 erklärten im §. 29 die Versicherung eines Bodmereibriefes und zwar für Capital, Interesse und Prämie, für zulässig. Doch mußte der Versicherte anzeigen, ob seines Wissens auf derselben Reise mehr als ein Bodmereibrief gezeichnet sei, weil die jüngere Bodmerei vorgehe. Sein Stillschweigen wird so gedeutet, als sei seine Bodmerei die jüngste. Versicherung auf Bodmerei ist frei von aller Havarie.

Die Bedingungen von 1836 sind schon ausführlicher. Es soll ausdrücklich angezeigt werden, wenn die Bodmerei allein auf das Schiff, oder auf Schiff und Fracht haftet; wird nichts angezeigt, so wird angenommen, die Ladung sei mit verbodmet, und etwaiger Schaden wird nur nach diesem Verhältniß vergütet; dasselbe geschieht, wenn nur die Ladung verbodmet und dies nicht angezeigt war. Weiß der Versicherung Suchende, daß das Schiff bereits in einem neuen Nothhafen sich befindet, so muß er Anzeige davon machen. Eine frühere Verbodmung als die zur Versicherung vorliegende muß angezeigt werden, ebenfalls ob die Bodmerei im Abgangs- oder in einem Nothhafen gezeichnet wurde. Versicherungen von Bodmereischulden, die früher als im Abgangshafen der vorliegenden Reise contrahirt wurden, sind gar nicht zulässig. Versicherung von Capital und Prämie zulässig, bei Versicherung der Prämie darf dann aber die Assecuranz-Prämie nicht mit versichert werden. (S. § 16.)

Noch vollständiger und deutlicher sind die Bedingungen von 1854. Der 52. Artikel derselben umfaßt so ziemlich alles Wichtige, was bei der Versicherung eines Bodmereibriefes zur Frage kommen kann. Der Gegenstand der Verbodmung muß dabei aufgegeben werden, geschieht dies nicht, so wird angenommen, die Bodmerei gelte auf Schiff, Fracht und Ladung, und demgemäß bei Schadenansprüchen verfahren. Es findet

Digitized by Google

aber gar kein Anspruch statt, wenn das verbodmete Schiff in Ballast ging und dieser Umstand nicht angezeigt wurde. Wenn der Versicherung Suchende weiß, daß auf demselben Schiffe noch ein späterer Bodmereibrief, oder eine später entstandene Havarie, oder ein Vorschuß auf die Unkosten einer solchen Havarie haftet, so muß er dies anzeigen. Sonst wird der zu versichernde Bodmereibrief als der jüngste und der späteren Havarie und Unkosten vorgehend angesehen. Ob die Bodmerei im Abgangs- oder in einem Nothhafen gezeichnet wurde, muß angezeigt werden, sonst wird Letzteres angenommen und demgemäß verfahren. Bodmereibriefe für ältere vor dem Anfange der letzten Reise entstandene Schulden können nur mittelst ausdrücklicher Uebereinkunft versichert werden, geschah diese Uebereinkunft nicht, so ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen. — Auch wird verlangt die Existenz eines früheren Bodmereibriefes bei Versicherung eines späteren anzuzeigen; bei Verhehlung gehet aller Anspruch auf Schadenersatz verloren. — Versicherung schließt Bodmerei-Prämie nicht ein, aber Assecuranz-Prämie.

Zur Abschließung dieses Capitels geben wir als interessanten Beleg für die Nothwendigkeit das in den Bedingungen von 1836 über Bodmereiversicherung Enthaltene einer Revision zu unterziehen, folgende

Kurze Darstellung der gerichtlichen Verhandlungen über den Anspruch aus der Versicherung eines Bodmereibriefes auf das Schiff „Georg Nicolaus“ und dessen Frachtgelder, für die Reise von Callao nach Newyork.

Es war in Bremen im Jahre 1852 folgende Versicherung geschlossen worden:

„Rthlr. 4600 à 1½ % für $ 3448. 50 als Rest eines Bodmereibriefes auf Schiff und Fracht, groß incl. 14 % Prämie $ 5671. 50, welcher zur Deckung von Vorschußgeldern ausgestellt ist, auf das Schiff „Georg Nicolaus“, Capt. H. Ahrens, von Callao, Hampton Roads für Ordre anzugehen, nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.“

Das Schiff mußte auf obiger Reise in Rio de Janeiro wegen Havarie einlaufen, und nach beendigter Reparatur die nöthigen Gelder auf Bodmerei nehmen, so daß mit Inbegriff der Prämie von 24 % eine Bodmereischuld von $ 4858 entstand. In Newyork, dem angewiesenen Bestimmungsplatze, ward das Schiff zur Deckung dieser Bod-

Digitized by Google

merei verkauft, und da angeblich das aus dem Ertrage von Schiff und Fracht und dem Beitrage der Ladung zur Havarie grosse sich ergebende Provenü nicht völlig zur Befriedigung des letzten Bodmereigläubigers hingereicht hatte, so wurden die Versicherer des ersten Bodmereibriefes in Anspruch genommen. Bei Untersuchung dieses Anspruchs stellte sich dann heraus, daß der Bodmereibrief von Callao die Angabe enthielt, der Capitain sei Mitrheder, das Darlehen sei nothwendig gewesen, um das Schiff seefertig zu machen, und ferner zur Bezahlung verschiedener Rechnungen gegen das Schiff für Anschaffungen in Valparaiso und San Francisco, wofür die Zahlungsfrist bereits abgelaufen war, zur Vermeidung gerichtlichen Einschreitens. Schiff und Fracht wurden somit zum Pfande gestellt und die Bezahlung obiger $ 5671. 50 binnen 60 Tagen nach Auslieferung der Ladung zugesagt.

Die Versicherer machten dann bei Ablehnung des Anspruchs geltend, die Police besage, der Bodmereibrief sei zur Deckung von Vorschußgeldern ausgestellt, und darunter könnten doch nur Vorschüsse im Abgangshafen verstanden werden. Nun heiße es aber im Bodmereibriefe selbst, daß solcher zur Deckung dieser Vorschüsse nicht allein, sondern auch frühere Schulden in Valparaiso und San Francisco hat dienen sollen. Es komme also die Bestimmung im 16. § der Bedingungen zur Anwendung, wo es im 2. Abschn. heiße: (Bed. v. 1836.) „Versicherungen von Bodmereischulden, die früher als im Abgangshafen der vorliegenden Reise contrahirt wurden, sind gar nicht zulässig.“ — Es müsse also durch Abrechnung von Callao erwiesen werden, ein wie großer Theil der Bodmereischuld aus der Bezahlung früherer Schulden entstanden sei.

Ferner liege der Bodmereibrief von Rio de Janeiro nicht vor, und es müsse erst nachgewiesen werden, zu welchen Zahlungen die Bodmereischuld gemacht wurde, ebenfalls müsse Abrechnung von Newyork beigebracht werden, woraus sich dann ergeben würde, ob nicht etwa rückständige Gage der Mannschaft von früherer Zeit her, also Ansprüche, die den Rheder und Schiffer persönlich betreffen, zu den privilegirten Forderungen gerechnet wurden. Auch sei zu bemerken, daß die auf 60 Tage ausgedehnte Zahlungsfrist eine ungewöhnliche und in der Police nicht angegeben sei; — wäre dies geschehen, so hätte man wahrscheinlich die Uebernahmer der Versicherung abgelehnt.

Die Versicherten wurden alsdann beim Handelsgericht klagbar, und dieses erkannte am 5. Sept. 1853 für Recht, „daß die angestellte Klage für liquid zu erachten, dem Beklagten jedoch unter Verwerfung seiner sonstigen Einreden und Ausflüchte vorbehalten sei, ... zu beweisen, daß

Digitized by Google

unter den gegebenen Verhältnissen des vorliegenden Falls die Bewilligung der Frist von 60 Tagen zur Bezahlung des streitigen Bodmereibriefs als ein dergestalt außergewöhnlicher Umstand anzusehen sei, daß dessen Kenntniß vor Uebernahme der streitigen Versicherung auf die Bestimmung des Entschlusses des Versicherers wegen Uebernahme des hier fraglichen Risikos einen wesentlichen Einfluß auszuüben geeignet gewesen sein würde".

Aus den dabei gegebenen Entscheidungsgründen ist hier Folgendes hervorzuheben, was sich auf den § 16 der Bedingungen bezieht, dessen zweiter Abschnitt wörtlich wie folgt lautet:

„Da auch eine frühere Verbodmung, als die, welche zur Versicherung vorliegt, auf die Würdigung des Risikos nicht ohne Einfluß ist, so ist, wenn eine solche existirt, auch dieses anzuzeigen, nicht weniger ob die Bodmerei im Abgangs- oder in einem Nothhafen gezeichnet wurde. Versicherungen von Bodmerei-Schulden, die früher als im Abgangshafen der vorliegenden Reise contrahirt wurden, sind gar nicht zulässig. Ein Bodmerei-Brief kann übrigens sowohl für Capital als für Prämie .... versichert werden u. s. w."

Die auf diesen Artikel begründete Einrede wird in den Entscheidungsgründen verworfen, weil darin nur gefordert werde, die etwaige Existenz eines früheren Bodmereibriefs zur Anzeige zu bringen, hier sei ein solcher aber nicht vorhanden gewesen, „vielmehr wurde das Geld auf Bodmerei zu dem Zwecke aufgenommen, um theils ältere Schulden, aber keine verbodmete, zu bezahlen, theils neu zu contrahirende zu decken, was auch geschehen sein wird, da später keine älteren Schulden zum Vorschein gekommen sind, so daß also, wie doch § 16 voraussetzt, das Schiff nicht belastet wurde durch Contrahirung neuer Schulden zu bereits vorhandenen älteren, sondern, wenn letztere existirten, sie eben getilgt wurden und das Schiff nur für die neue Bodmereischuld verhaftet blieb, weshalb denn auch dieser Einwand verworfen werden muß".

Der Versicherer hatte ferner Nachweis über die Verwendung der auf Bodmerei genommenen Gelder verlangt (es konnte ja ein Theil zur Ablöhnung der Mannschaft, oder zu Privatzwecken des Capitains verbraucht worden sein), wurde aber damit abgewiesen, weil es in der Regel dem Bodmereigeber kaum möglich sei, dem Versicherer genügende Auskunft darüber zu ertheilen; die Erklärung des Capitains im Bodmereibriefe werde hier stets als genügend erachtet, verlange man später Aufklärung bei einem äußerlich tadelfreien Bodmereibriefe, so müßten die Ausstellungen näher begründet werden.

Digitized by Google

Da nun der dem Versicherer auferlegte Beweis nicht geführt wurde, so erkannte das H. G. auf Bezahlung der eingeklagten Summe.

Gegen dies Urtheil wurde Berufung beim Obergericht eingelegt, welches am 20. März 1854 das Erkenntniß des Handelgerichts bestätigte. Wie dieses so hält es auch das Obergericht für einen zur Schätzung des Risikos unwesentlichen Umstand, wenn der Bodmerei nehmende Capitain zugleich Mitrheder ist (im vorliegenden Fall für den siebenten Antheil). Kläger sei also nicht verpflichtet gewesen, den fraglichen Umstand anzuzeigen, vielmehr sei es Sache des Beklagten gewesen, wenn er aus besonderen Gründen Mißtrauen gegen die Persönlichkeit des Capitains gehegt habe, nähere Erkundigungen einzuziehen.

Was den Angelpunkt dieser Streitsache betrifft, die Auslegung des § 16 d. Bed., so sagt das O. G. darüber Folgendes:

„Wenn . . . Beklagter zur Rechtfertigung seiner auf diesen Punkt gerichteten zweiten Beschwerde zunächst sich auf § 16 der Assecuranz-Bedingungen beruft und unter dem dort gebrauchten Ausdruck: „Bodmereischuld“ diejenigen Schulden verstanden wissen will, zu deren Deckung die Bodmereigelder verwendet worden, so ist das offenbar irrig und dem Handelsgerichte unbedenklich darin beizupflichten, daß der allegirte Paragraph nur von der Verpflichtung spricht, die etwaige Existenz eines früheren Bodmereibriefes zur Anzeige zu bringen, mithin sich auf den hier vorliegenden Fall gar nicht bezieht, da unbestritten ein früherer Bodmereibrief nicht existirte, vielmehr das Geld auf Bodmerei zu dem Zwecke aufgenommen wurde, um theils ältere Schulden, aber keine verbodmete, zu bezahlen, theils neu zu contrahirende zu decken, was an sich völlig erlaubt war . . . . . Ebensowenig aber wird die beklagtische Beschwerde durch das Berufen auf die allgemeinen Grundsätze des Assecuranzrechts gerechtfertigt; nach der Police hat der Beklagte in seiner Eigenschaft als Bevollmächtigter an Kläger die Summe von 3600 ℔

„als ungedeckten Rest eines Bodmereibriefes auf Schiff und Fracht, welcher zur Deckung von Vorschußgeldern ausgestellt ist“

versichert und bei Abschluß der Versicherung die Aufgabe erhalten, daß der Bodmereibrief Lima d. 1. Dec. 1851 datirt und das Schiff am 4. Dec. von Callao nach Hampton Roads gesegelt sei. Er war also von den Klägern von allen Umständen, deren Anzeige nach allgemeinen Grundsätzen bei Versicherung eines Bodmereibriefes erforderlich ist (cf. Benecke II. 99), in Kenntniß gesetzt und kann namentlich der Umstand, ob das auf Bodmerei aufgenommene Geld ganz zur Deckung von in Callao neu zu contrahirenden Schulden oder theilweise zur Bezahlung bereits

Digitized by Google

älterer für Schiffsbedürfnisse und Proviant contrahirter Schulden verwendet werden sollte, für einen wesentlichen, welchen anzuzeigen Kläger schuldig waren, nicht erachtet werden, da derselbe auf die Schätzung der Gefahr der Reise von Callao nach einem Hafen der Ver. Staaten von Nordamerika nach inneren in der Sache selbst liegenden Gründen gar keinen Einfluß haben konnte. Vielmehr findet hier die Regel Anwendung, daß, wenn der Assecuradeur über gewöhnliche Umstände, die sich bald so, bald anders verhalten, näher unterrichtet sein will, es dessen Sache ist, Nachfrage anzustellen. Denn da, wie der Beklagte wissen mußte, Bodmereigelder zu verschiedenartigen Zwecken aufgenommen werden können, — Benecke I. 93 ff. — so darf man ihm beim Abschluß der Versicherung eines Bodmereibriefes mit Recht zumuthen, daß, wenn er Gewicht darauf legte, in concreto diesen Zweck speziell kennen zu lernen, er darüber nähere Erkundigungen einzog. Die Kläger konnten nicht voraussetzen, daß Beklagter darauf Gewicht lege, da, wie gesagt, durch jenen Umstand eine Vermehrung der Gefahr nicht herbeigeführt wurde. Sie hatten der ihnen obliegenden Pflicht durch die Anzeige der in die Police aufgenommenen Umstände genügt, und außerdem für nichts weiter einzustehen, als daß der Bodmereibrief an sich in Ordnung und das Geld zu wirklich vorhandenen Bedürfnissen des Schiffes vorgeschossen sei, — nicht aber dafür, daß nun auch in der That eine richtige und nützliche Verwendung des Geldes stattgefunden habe. Ihre Ansprüche an die verbodmete Sache und folgeweise an den Versicherer, den Beklagten, verbleiben ihnen, auch wenn der Capitän mehr Geld als nöthig gewesen, angeliehen, oder wenn er das zu nothwendigem Gebrauche angeliehene für sich selbst verbraucht haben sollte.

Thöl Handelsrecht B. I. § 31. No. III. Not. 13. 14. 15.

Benecke B. IV. S. 452. 453.

Ein Mehreres aber, als das Letztere hat der Beklagte in erster Instanz niemals behauptet .... namentlich nicht den Klägern zum Vorwurf gemacht, daß mit Wissen der Bodmereigeber die Gelder ganz oder theilweise zu dem Zweck aufgenommen seien, um persönliche Bedürfnisse und Forderungen des Capitäns zu decken, oder daß die Bodmereigeber es an der erforderlichen Erkundigung über das wirkliche Vorhandensein von Schiffsbedürfnissen hätten fehlen lassen. In der gegenwärtigen Instanz scheint er freilich weiter gehen zu wollen, indem er einige einen solchen Vorwurf enthaltende Behauptungen aufstellt. Allein eines Theils bleibt es ungeachtet dessen noch immer zweifelhaft, ob er darauf wirklich eigentliche Einreden gründen will, da er jene Behauptung nur vorbringt, um sein Verlangen nach näherer Aufklärung

Digitized by Google

zu motiviren, und gleichzeitig ausspricht, es sei ihm unmöglich, bestimmte Einreden aufzustellen, so lange ihm nicht die verlangte Aufklärung, welche ihn erst dazu in Stand setzen solle, geworden sei, andern Theils aber, — und das ist hier völlig durchschlagend, — das Vorbringen in jetziger Instanz als verspätet und wenigstens in angebrachtem Maaße, als unzulässig erscheint, indem er dabei die Vorschriften des § 505 der Gerichts-Ordnung gänzlich außer Acht gelassen hat."

Auch das Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck trat in seinem am 30. Mai 1854 abgegebenen Urtheil dieser Ansicht bei, und die Sache ward zum weiteren Verfahren an das Handelsgericht zurückverwiesen.

Nach allem diesem muß der Verlust des Prozesses einem Mißverständnisse des § 16 d. Bed. zugeschrieben werden. Denn dieser § zerfällt in zwei von einander unabhängige Theile. Es wird darin nämlich erstlich verlangt, die Existenz eines früheren Bodmereibriefes anzuzeigen, und zweitens wird die Versicherung von Bodmereischulden, die früher als im Abgangshafen contrahirt wurden, für unzulässig erklärt. Dieser zweite Theil ist ganz unbeachtet geblieben, obwohl er ganz eigentlich auf diesen Fall anzuwenden ist. Denn der vorliegende Bodmereibrief wurde zum Theil für früher in Valparaiso und S. Francisco gemachte Schulden gezeichnet, und dieser Theil der Bodmereisumme ist mithin einer früheren Bodmereischuld gleich zu achten, wenn auch das Dokument darüber erst im Abgangshafen gezeichnet wurde. Diese gesetzliche Bestimmung will nämlich offenbar verhüten, Ausgaben, die entweder auf eine frühere Havarie sich bezogen, und also von den Versicherern der früheren Reise oder insofern sie Abnutzung und gewöhnliche Unkosten betrafen, vom Rheder zu tragen waren, als ein neues Interesse unter Versicherung zu bringen. Daß dies der Sinn ist, erhellet auch aus dem Wortlaut des 4. Abschnitts von § 52 der Bed. von 1854, worin es heißt: „Wenn ein Bodmereibrief für eine ältere, vor dem Anfange der letzten Reise des Schiffes entstandene Schuld gezeichnet war, so kann nur vermittelst einer ausdrücklichen Uebereinkunft die Versicherung desselben stattfinden, widrigenfalls solche ungültig und dessenungeachtet die Prämie zu bezahlen ist." Diese jedenfalls deutlichere Fassung konnte natürlich bei vorliegender, nach den Bed. von 1836 geschlossener Versicherung und der daraus sich ergebenden Streitfrage nicht zur Geltung gebracht werden, aber die Meinung des § 16 wird dadurch völlig ins rechte Licht gestellt. Es sollte eben verhütet werden, ältere Schulden zu maskiren und als Schulden vom letzten Abgangshafen unter Ver-

Digitized by Google

ſicherung zu bringen, und im Fall von Unglück dem Verſicherer aufzubürden. Kann eine ſolche Verſicherung ohne Weiteres geſchloſſen werden, ſo iſt das Verunglücken des Schiffes ein Vortheil für den Rheder, indem er alsdann die Vergütung für frühere Havarie als offenbaren Gewinn einſtreicht, und die ſonſt ihm zur Laſt kommende Erſetzung der anderweitigen früheren Ausgaben erſpart. Dies läſſet ſich durch ein Beiſpiel erläutern:

Angenommen der Schiffer hätte in Valparaiſo aufgenommen $ 1000,
ferner in St. Francisco ..... „ 1500,
endlich noch in Callao ..... „ 2475,

und er zeichnete am letzten Platze einen Bodmereibrief dafür von $ 4975, ſo hätte der Rheder, da die Geldaufnahme in den beiden erſten Plätzen unſtreitig auf perſönlichen Credit geſchehen, und von einer Verbodmung des Schiffs nichts vorliegt, beim Verunglücken des Schiffs vor Ankunft in Callao dieſe 2500 $ bezahlen müſſen. Dieſer Ausgabe entging er durch die Ankunft des Schiffs in Callao und durch die Verbodmung deſſelben für eine neue Reiſe. Aber ſeine Schuld wurde unter Hinzufügung einer neuen Aufnahme und der ausgelobten Bodmerei-Prämie von 14 pCt. ſo viel größer. Hätte alſo das Schiff die neue Reiſe glücklich zurückgelegt, ſo würde er eine Schuld von 5671 $ 50 C. zu tilgen gehabt haben, was muthmaßlich den ganzen Werth des Schiffes überſtiegen hätte, wenn daſſelbe zur Tilgung der Schuld verkauft worden wäre. Zwar kam dagegen die Fracht von 2842 $ in Einnahme, woraus aber die Monatsgage und Slitage zu tragen geweſen wäre; bei glücklicher Ankunft des Schiffes wäre daſſelbe für den Rheder mithin gänzlich oder doch zum größeren Theile verloren geweſen. Jener, auf 2500 $ angenommene Theil der Unkoſten war aber jedenfalls für den Rheder ſchon vor dem Antritt der neuen Reiſe verloren. Zum Glück für den Rheder lief das Schiff mit Havarie in Rio ein, es mußte wiederum Geld auf Bodmerei angeliehen werden, und darauf kam das Schiff in Newyork an, wo es zur Befriedigung des jüngſten Bodmeriſten verkauft wurde, und zwar für 2700 $, während es beiläufig bemerkt in Newyork auf 5000 $, in der Verſicherungs-Polize in Hamburg aber auf 20,000 Bco.m/ für $^{33}/_{64}$ Part taxirt war, was den ganzen Verſicherungswerth auf 39,000 Bco.m/ bringen würde.

Nach einer in Hamburg aufgemachten Dispache iſt denn auch die Havarie in Rio auf jenes Part bezahlt, ohne daß Rückſicht auf den aus dem Verkauf des Schiffes ſich ergebenden Schaden genommen wäre, wozu ein genügender Grund auch nicht vorlag, indem es dem

Digitized by Google

Versicherer des Caskos gegenüber des Rheders Pflicht gewesen wäre, durch Bezahlung der Schulden den Verkauf des Schiffes zu verhüten.

Möglich aber ist es, daß dieser Schaden auf andere Weise ausgeglichen wurde, nämlich durch den Wiederankauf des Schiffes, sei es durch den Schiffer selbst oder durch Mittelspersonen, nachdem die Tilgung der Schulden durch den Verkauf erreicht war. Im Hinblick auf die Versicherungstaxe, und selbst auf die in Newyork vorgenommene Schätzung, mußte ein solcher Ankauf als ein höchst vortheilhafter angesehen werden, und der daraus erzielte Gewinn wurde dann, so viel muß Jedem einleuchten, auf Kosten des Bodmereigebers in Callao oder seines Versicherers erlangt, indem Jener das Geld zur Bezahlung früherer Schulden des Schiffes hergegeben hatte, die ohne den Zwischenfall der Havarie in Rio der Rheder hätte tragen müssen.

Wenn nun also die gerichtlichen Entscheidungen die Behauptung aufstellen, daß es zur Schätzung der Gefahr der Reise von Callao nach Nordamerika nicht von Einfluß sein könne, wenn das in Callao aufgenommene Geld zur Bezahlung früherer Schulden verwendet worden sei, so kann das nur so weit gelten als damit die eigentliche Seegefahr gemeint wird. Die andere Art der Gefahr für den Versicherer, daß nämlich der Untergang oder Verlust des Schiffes bei derartigen Verbodmungen dem Rheder nur zum Vortheil gereichen kann, ist in obigen Zeilen näher auseinandergesetzt, und somit erscheint es beklagenswerth, daß eine gesetzliche Bestimmung, deren Zweck es ist durch Untersagung der Versicherung solche Bodmereianleihen zu erschweren, nicht zur Anwendung gekommen ist. Vielleicht wäre dies geschehen, wenn der Versicherer sich auf diese alleinige Einrede beschränkt und dem Gericht dabei den Widerspruch der Polize mit dem Bodmereibriefe näher nachgewiesen hätte, indem aus Letzterem ja doch die theilweise Verwendung der Gelder zur Bezahlung früherer Schulden hervorging.

VI. Formulare zu Bodmereibriefen.

Bremen.

Bei Schiffen, die nach transatlantischen Plätzen von Bremen aus bestimmt sind und mit Bodmerei beschwert werden mußten, hilft man sich meistens mit Nachahmungen von Bodmereibriefen desjenigen Landes, in dem der Bestimmungsplatz liegt. Ein Formular, wie es bei hiesigen Notaren vorkommt, ist folgendes: (auf Schiff allein.)

Digitized by Google

Vor uns den unterzeichneten hiesigen Notaren N. N. und N. N. erschien der Seeschiffer N. N. und erklärte: er habe hieselbst von dem hiesigen Kaufmann N. N. zum Behuf seines Schiffes N. N. mit dem er jetzt nach N. N. zu gehen beabsichtige, im Ganzen die Summe von ..... Thalern in Golde als wahre Bodmereigelder und auf Seegefahr aufgenommen und dargeliehen erhalten. Er verspreche hiemit bei Verband seiner Habe und Güter nach glücklicher Ankunft innerhalb drei Tagen nach Entlöschung seines Schiffes in Antwerpen oder wo sonst die Ladung gelöscht wird, die angeliehene Summe ad ..... Thaler in Golde, nebst ... Procent Prämie an seinen Gläubiger N. N. oder dessen Ordre ungekürzt und ohne alle Einreden zurückzuzahlen und wolle er bis zur erfolgten Rückzahlung seinem gedachten Gläubiger sein Schiff nebst Schiffsinventar oder Schiffsgeräthschaften und Fracht nach Seegebrauch und den über Bodmereibriefe bestehenden Rechten und Gesetzen verpfändet haben. Für den Fall auch, daß er seinen Verpflichtungen nicht pünktlich nachkommen werde, ertheile er seinem Gläubiger N. N. hiemit das Recht, sich sofort in den Besitz seines Schiffes N. N., wo es anzutreffen sei, zu setzen und dasselbe öffentlich oder unter der Hand beliebig auf seine, des Comparenten, Gefahr verkaufen zu lassen und sich aus dessen Erlöse für seine Forderung an Capital, Prämie, Schaden und Kosten bezahlt zu machen.

(Unterschrift des Schiffers.)

Worüber dieser ausgefertigte, von dem Comparenten nach Vorlesung und Genehmigung seines Inhalts unterzeichnete, in Original ausgelieferte Bodmereibrief.

Geschehen Bremen, den .....

(Unterschriften der beiden Notare.)

Es versteht sich, daß in einem Bodmereibrief über Schiff und Ladung das Versprechen enthalten sein muß, die Schuld innerhalb einer bestimmten Zeit nach Ankunft, jedoch vor Eröffnung der Luken bezahlen zu wollen.

Frankreich. Cherbourg.

Je soussigné (Name des Schiffers) demeurant à (Wohnort) Capitaine (Bauart und Name des Schiffes und Heimathshafen) de la jouge de (Lastenzahl) ayant ... hommes d'equipage, tout compris, ayant relaché à Cherbourg dans mon voyage de .... a ....

Digitized by Google

avec un chargement de (genereller Beſtand und Ladung) pour ce dernier port, reconnais et confesse avoir reçu de (Name des Gebers, Stand und Wohnort) en espéces et frais du present acte la somme de . . . . . à la grosse avanture de mer, pour servir au payement du reparation de mon dit navire et frais à la cargaison, de laquelle somme le dit sieur . . . . . court les risques de mer et autres quelconques (sauf toute contribution aux avaries simples, dont il est dispensé) jusqu'a ce que je sois arrivé à . . . . . ou étant rendu je promets et m'oblige de payer a l'ordre de . . . . . la somme de (Capital und Prämie) y compris l'interet de grosse, a cause des dits risques, lui affectant et hypothequant, a cet effet, les marchandises composant mon cargaison, les corps, quille, agrès, apparaux, dependances. et le frêt de mon dit navire de même que tous mes biens presens et à venir, et même ma personne, conformement aux lois et aux us et coutumes de la mer; en foi de quoi j'ai signé le present double pour servir et ne valoir que d'un seul et même, à Cherbourg le . . . . . (Datum ꝛc.)

(Unterſchrift.)

Capital (in Zahlen)
bénéfice (in Zahlen)

Ueberſetzung.

Ich der Unterzeichnete . . . . . wohnhaft zu . . . . . Schiffer des . . . . . meſſend . . . . . führend . . . . . Mann Beſatzung im Ganzen, eingelaufen in Cherbourg auf meiner Reiſe von . . . . nach . . . . mit einer Ladung . . . . . nach letzteren Hafen beſtimmt, habe von . . . . . empfangen an baarem Gelde und Auslagen für gegenwärtige Akte die Summe von . . . . . auf Bodmerei, um zur Beſtreitung der Reparaturkoſten meines beſagten Schiffes und der Unkoſten der Ladung zu dienen, für welche Summe genannter Herr . . . . die Gefahren der See und irgend welche andern (ausgenommen den Beitrag zur einfachen Havarie, wovon er befreit iſt) läuft, bis zu meiner Ankunft in . . . . . woſelbſt angekommen ich verſpreche und mich verpflichte, an die Ordre des Herrn . . . . . die Summe von . . . . . worin die Bodmereiprämie für beſagte Gefahren begriffen iſt, zu zahlen, indem ich ihm zu dem Zwecke die Güter, woraus meine Ladung beſteht, anweiſe und verpfände, nebſt dem Rumpfe, Kiel, Geräth, Ausrüſtung und Zubehör meines beſagten Schiffes, ſowie die Fracht desſelben, ebenfalls mein ganzes gegenwärtiges und zukünftiges Vermögen

Digitized by Google

und selbst meine Person, in Gemäßheit der Gesetze und der Usanzen und Gebräuche der See; zur Beglaubigung dessen habe ich Gegenwärtiges in doppelter Ausfertigung, doch nur für Eines geltend, unterzeichnet. Cherbourg, den . . . . . .

Capital . . . . . .

Prämie . . . . . .

Bodmereibrief von Calais über Schiff und Ladung.

Je soussigné . . . . . capitaine de la barge . . . . de . . . . armateur . . . . . duement autorisé à emprunter à la grosse, par jugement du tribunal de commerce séant en cette ville, en date du jour . . . . . reconnais par les presentes, avoir reçu de vous Monsieur . . . . . (negociant en cette ville de Calais) en bonnes espéces ayant cours et à titre d'emprunt à la grosse la somme de . . . . . pour servir à payer les dépenses resultant (de mon échouement près de ce port le dix avril dernier, des reparations du batiment, des frais sur les marchandises et pour les passagers et ceux de ma relâche forcée en ce port) en cours de voyage de . . . . . à . . . . . chargé de . . . . . laquelle somme de . . . . . je promets et m'oblige de payer au dit sieur . . . . . ou à son ordre (trois jours) après mon arrivée à . . . . et en outre celle de . . . . . pour le bénéfice maritime stipulé à . . . . pour cent à cause des risques de mer, fesant ensemble la somme de . . . . . et pour assurer le paiement de cette derniere somme, je déclare, en vertu du jugement rappélé ci-dessus, affecter par le present acte, le navire susnommé que je commande, ensemble ses agrés et apparaux, ainsi que les marchandises composant ma cargaison, pour sur le tout, conjointement et séparément, au cas de non paiement, le porteur ou les porteurs des presentes, avoir action, privilège et préférence. Il est de plus convenu qu'a défaut de paiement du capital prêté, ensemble de profit maritime de . . . . . pour cent dans les (trois) jours de l'arrivée du navire à . . . . . les intérets courront de plein droit sur le tout et sans qu'il soit besoin de mise en demeure, au taux légal du commerce sans préjudice au droit d'exigibilité du capital et de la prime convenue que conservera toujours le sieur . . . . . Et par convention expresse, la garantie de paiement s'etendra au profit maritime en les avaries de quelque nature qu'elles ne pourront en aucune maniere être

Digitized by Google

à la charge du preteur, qui est dispensé d'y concourir n'importe toutes les lois contraires à cet effet, et je veux et entends en outre que la presente obligation ait autant d'effet que si elle avait été passée par devant notaire en presence de témoins.

Fait triple et de bonne foi à Calais le . . . . . et j'ai signé après lecture et interpretation des presentes faite en langue (allemande) par le sieur . . . . . interprête juré aussi soussigné.

gez. (N. N.) gez. (N. N.)

Vu par nous . . . . . président du tribunal de commerce de terre et de mer séant à Calais, département du pas de Calais, pour légalisation des signatures etc. etc.

gez. (N. N.)

Uebersetzung.

Ich der unterzeichnete . . . . . Capitain des Barkschiffes . . . . . von . . . . . gehörig dem Rheder . . . . . durch Spruch des hiesigen Handelsgerichts am . . . . . gehörig autorisirt, um Geld auf Bodmerei zu nehmen, bekenne durch Gegenwärtiges von Ihnen Herr . . . . . in gutem gangbarem Gelde auf Bodmerei erhalten zu haben die Summe von . . . . . zur Bestreitung der Unkosten, welche veranlaßt wurden (durch meine Strandung bei diesem Hafen am 10. April, durch die Ausbesserung des Schiffes, die Unkosten auf Ladung und für Passagiere und durch das gezwungene Anlaufen dieses Hafens) auf der Reise von . . . . . nach . . . . . beladen mit . . . . . welche Summe von . . . . . ich verspreche und mich verpflichte dem besagten Herrn . . . . . oder an seine Ordre (drei Tage) nach meiner Ankunft in . . . . . zu bezahlen, nebst der Summe von . . . . . für Bodmereiprämie, festgesetzt auf . . . . . pCt. für Seegefahr, zusammen ausmachend die Summe von . . . . . und um die Bezahlung dieser letzten Summe sicher zu stellen, erkläre ich, kraft des oben erwähnten Spruches, durch gegenwärtige Akte, das oben genannte Schiff, welches ich befehlige, nebst Takelage und Zubehör, so wie die Waaren, aus denen meine Ladung besteht, zu verbinden, damit auf das Ganze, zusammen und getheilt, im Fall der Nichtbezahlung, der oder die Inhaber des Gegenwärtigen ein Klagerecht, Vorrecht und den Vorzug haben. Außerdem ist verabredet, daß bei versäumter Zahlung des geliehenen Capitals nebst Bodmereiprämie von . . . . . pCt. innerhalb (drei) Tagen nach Ankunft des Schiffes in . . . . . die Zinsen von Rechtswegen (ipso jure) vom Ganzen laufen sollen, ohne daß es nöthig wäre, dieserhalb eine gerichtliche Klage anzustellen, und zwar

Digitized by Google

zur handelsgesetzlichen Höhe ohne Rechtsnachtheil hinsichtlich der Forderung des Capitals und der vereinbarten Prämie, worauf Herr . . . . . immer ein Recht behalten soll. Und durch ausdrückliche Uebereinkunft soll sich die Gewährleistung der Bezahlung auf die Bodmereiprämie erstrecken bei irgend welcher Havarie, die in keinerlei Weise zu Lasten des Gebers sein sollen, welcher vielmehr frei vom Beitrage ist, ungeachtet aller dem entgegenstehenden Gesetze, und außerdem genehmige ich und verstehe es so, daß diese Obligation von gleicher Wirkung ist, als ob sie notariell und vor Zeugen ausgefertigt worden wäre.

Gegeben in drei Ausfertigungen und auf Treu und Glauben in Calais, den . . . . . und nach Vorlesung und Uebersetzung des Gegenwärtigen in die (deutsche) Sprache durch den ebenfalls unterzeichneten beeidigten Uebersetzer Herrn . . . . . durch mich unterzeichnet.

(Unterschriften des Uebersetzers und Capitains.)

Gesehen von mir dem Präsidenten des Handels- und Seegerichts in Calais, Departement Pas du Calais, zur Beglaubigung der Unterschriften ꝛc.

Der Unterschied zwischen diesen beiden Bodmereibriefen ist auffallend. Während der von Cherbourg nur den Beitrag zur Havarie partikulaire von den vom Geber zu laufenden Gefahren ausdrücklich ausnimmt, und alles andere den Gesetzen und Usanzen der See zu ordnen überläßt, hat sich in demjenigen von Calais der Geber für alle Fälle so verclausulirt, und auf solche Weise, daß man darin wohl das Ergebniß einer vielseitigen Erfahrung des Gebers oder doch des Verfassers dieses Bodmereibriefes erblicken kann. Zwei Punkte sind es vornehmlich, die er vor allem Zweifel sicher stellen will: die Berechnung der Verzugszinsen von Capital und Prämie, und sein Anrecht auf die Prämie auch in Strandungs- und Bergungsfällen, also im geraden Widerspruch mit dem was der Code über den zweiten Punkt verordnet, während derselbe über den ersten nichts erwähnt.

Großbritannien. Hull.

Know all men by these presents that I . . . . . master of the Ship or vessel called the . . . . . of and belonging to the Port of . . . . . am held and firmly bounden unto . . . . . of the Town of Kingston upon Hull in the Kingdom of England (. . . Berufsart des Gebers) in the Sum of (hier wird der

Digitized by Google

doppelte Betrag der Bodmereisumme genannt) of lawful money of Great Britain and Ireland to be paid to the said ..... his executors administrators or assigns or his or their lawful attorney or attornies; For which payment to be well and truly made I bind myself my heirs executors and administrators goods chattels and effects firmly by these presents. Dated at Kingston upon Hull aforesaid this ..... day of ..... in the year of our Lord .....

Whereas the good Ship or vessel called the ..... of (.. Heimathshafen) ..... of the burthen of ..... tons or thereabout whereof the above bounden ..... is master is now about to sail from the port of Hull in the Kingdom of England laden with a Cargo of ..... and bound therewith to the Port of ..... or so near as she can safely get thereto.

And whereas the above named ..... hath advanced and lent unto the said ..... the sum of ..... to enable him the said ..... to pay the cost of certain repairs done to his said vessel and other charges and expences incurred by him at the said port of Hull for and in respect of the said vessel and also to enable him the said ..... to prosecute his said voyage (as he the said ..... doth hereby admit and acknowledge testified by his executing these presents) and the said .... hath agreed to stand and bear the hazard and adventure thereof on the Hull or Body of the said Ship her Tackle furnitures apparel and also on the said Cargo laden on board the said Ship and the Freight thereof upon the said intended voyage which the said ..... hath and by these presents doth respectively assign over and mortgage unto the said ..... his heirs executors administrators and assigns. And the said ..... doth declare that the said Ship or vessel ..... her Tackle furniture and apparel together with the said Cargo and freight due and to become due in respect thereof hath been and is thus assigned over and mortgaged unto the said ..... his Executors administrators and assigns for the security of the said ..... and shall be and be delivered to no other use or purpose whatsoever until payment and full satisfaction of this Bond together with the premium herein after mentioned shall be made and complete.

Now the Condition of the abovewritten obligation is such that if the said Ship or vessel ..... do and shall with all convenient speed proceed and sail from and out of the said port

Digitized by Google

of Hull to the port of . . . . . aforesaid or to near thereto as she can safely get without deviation (damages and casualities of the seas excepted) and also if the above bounden . . . . . his heirs executors or administrators do and shall immediately after the said Ships arrival as . . . . . aforesaid or so near thereto as she can safely get well and truly pay or cause to be paid to the said . . . . . his executors administrators or assigns or his or their lawful attorney or attornies the sum of . . . . . of good and lawful money aforesaid with . . . . . Pounds and . . . . . shilling per Centum Bottomry Premium thereon making together the sum of . . . . . or if in the said voyage and before the ships arrival at . . . . . aforesaid or so near thereto as she could otherwise have safely got and utter loss of the said Ship by Fire, Enemies or any other casualty shall unavoidably happen to be sufficiently proved by the said . . . (Nehmer) his heirs executors or administrators. Then the abovewritten Bond or obligation to be void otherwise to be and remain in full force and virtue.

Sealed and delivered (Unterschrift des Schiffers.)
in the presence of (L. S.)
N. N. (Notar).
N. N. (Zeuge.)

I the Undersigned Notary and Tabellion Public by Royal Authority duly admitted and sworn residing at the port of Kingston upon Hull in the Kingdom of England do hereby certify and attest that the abovewritten Bond of Bottomry was duly sealed and delivered by the abovenamed . . . . . on the . . . . . day of . . . . . in the year of our Lord . . . . . and that the signature . . . . . set and subscribed thereto is of the proper handwriting of the said . . . . . and was so set and subscribed to the said Bond in my presence and in the presence of . . . . . of the said Town of Kingston upon Hull . . (Berufsart des Zeugen) . . and that the signature . . . . . set and subscribed as Witness attesting the execution of the said Bond by the said . . . . . is of the proper handwriting of the said . . . . . And I do hereby also further certify and attest that the said Bond was duly interpreted and the true intent and purport thereof explained to the said . . . . . in my presence by the said . . . . . in the German Language previous to the execution thereof by him the said . . . . . In testimonium cujus etc.

. . . (L. S.) . . . Not. Publ. Hull.

Digitized by Google

Englische Vollmacht zur Einkassirung von obigen Bodmereigeldern.

To all to whom these presents shall come I . . . . . of the Town and port of Kingston upon Hull in the Kingdom of England (Berufsart) send greeting.

Whereas . . . . . master of the Ship or vessel called the . . . . . of and belonging to the Port of . . . . . by a certain Bond or obligation in Writing under his hand and seal bearing date this . . . . day of . . . . . became bound in the penal sum of . . . . . to proceed and sail with all convenient speed from the said Port of Kingston upon Hull to the Port of . . . . . or so near as she could safely get without deviation and to faithfully pay to my executors administrators or assigns or to my lawful attorney or Attornies the sum of . . . . . of good and lawful money of great Britain and Ireland immediately after the arrival of the said Ship or vessel . . . . . at the said Port of . . . . . or so near as the could safely get Now know ye that I the said . . . . . have made deputed constituted and appointed and by these presents do make depute constitute and appoint . . . . . of the said Port of . . . . . (Berufsart des Bevollmächtigten) my true and lawful Attorney for me and in my name to ask demand sue for recover and receive of and from the said . . . . . his heirs executors and administrators the said sum of . . . . . and upon payment thereof or of any part thereof good sufficient and proper receipts acquittances releases and discharges to make and give for the same. And upon non payment of the same or any part thereof to take commence execute and prosecute for me and in my name all such powers remedies actions suits expedients ways and means for the recovering receiving obtaining and getting the said sum of . . . . . as fully and effectually to all intents and purposes whatsoever as I myself could or might have taken commenced executed and prosecuted if personally present and these presents had not been made and also from time to time to substitute and appoint one or more attorney or attornies under him the said . . . . . for all or any of the purposes aforesaid as he shall see occasion to think fit I the said . . . . . hereby ratifying and promising and agreeing from time to time and at all times hereafter to ratify and confirm all and whatsoever the

Digitized by Google

said . . . . . or his Attorney or Attornies shall lawfully do or cause to be done in and concerning the premises by virtue of these presents. In Witness whereof the said . . . . . hath hereunto set his hand and seal this . . . . . day of . . . . . in the year of our Lord . . . . . .

Signed sealed and delivered (Unterschrift des Vollmachtgebers)
in the presence of (L. S.)
. . . . . (Notar)
. . . . . (Zeugen)

Folgt: notarielle Beglaubigung der Unterschriften der vorstehenden Vollmacht (letter of Attorney) in derselben Weise wie die Beglaubigung der Unterschriften des Bodmereibriefes.

Uebersetzung des Bodmereibriefes von Hull.

Kund und zu wissen Jedermann durch Gegenwärtiges, daß ich . . . . . Schiffer des Schiffes . . . . . genannt . . . . . zu Hause gehörend im Hafen von . . . . . mich gegen . . . . . wohnhaft in der Stadt Kingston upon Hull im Königreich England fest verbunden habe, für die Summe von . . . . . in gültigem Gelde von Großbritannien und Irland, welche dem besagten . . . . . seinem Exekutor, Administrator und Bevollmächtigten, oder seinem oder ihrem rechtmäßigen Anwalt oder Anwalten zu bezahlen sind. Und damit diese Zahlung gut und richtig gemacht werde, verpflichte ich mich meinem Exekutor und Administrator, Vermögen, Habe und Güter, bündig durch Gegenwärtiges. So geschehen in Kingston upon Hull, am . . . . . im Jahre des Herrn . . . . . .

Da das gute Schiff oder Fahrzeug, genannt . . . . von . . . . von der Trächtigkeit von . . . . . Tons oder so ungefähr, wovon der oben verpflichtete . . . . . Schiffer ist, jetzt im Begriff ist, von dem Hafen von Kingston upon Hull in England beladen mit . . . . . und damit bestimmt nach dem Hafen von . . . . . oder so nahe demselben als es mit Sicherheit gelangen kann, abzusegeln;

Und da der oben genannte . . . . . dem besagten . . . . . die Summe von . . . . . vorgestreckt und dargeliehen hat, um ihn den besagten . . . . . in den Stand zu setzen, die Kosten gewisser Reparaturen des Schiffes und andere Unkosten und Ausgaben, welche er im besagten Hafen von Hull für und in Betreff besagten Schiffes contrahirt hat und auch um ihn, besagten . . . . . zur Fortsetzung seiner besagten Reise zu befähigen (welches er der besagte . . . . . hiedurch

Digitized by Google

einräumt und anerkennt, bestätigt durch seine Vollziehung des Gegenwärtigen) und besagter . . . . . eingewilligt hat, davon die Gefahr und Avanture zu übernehmen und zu tragen auf den Rumpf oder Körper besagten Schiffes, das Takelwerk, die Ausrüstung, das Geräthe und auch auf besagte an Bord besagten Schiffes geladene Ladung und deren Fracht auf der besagten beabsichtigten Reise, welches Alles und Jedes der besagte . . . . durch Gegenwärtiges dem besagten . . . . seinen Erben, Exekutoren, Administratoren und Bevollmächtigten anweiset und verpfändet; Und der besagte . . . . . erklärt, daß besagtes Schiff oder Fahrzeug . . . . . dessen Takelwerk, Ausrüstung und Geräth nebst besagter Ladung und Fracht, verdient oder daran zu verdienen, solchergestalt angewiesen und verpfändet ist an besagten . . . . seinen Exekutoren, Administratoren und Bevollmächtigten zur Sicherstellung des besagten . . . . . und zu keinem andern Zweck und Gebrauch abgeliefert werden soll, bis die Bezahlung und völlige Befriedigung dieser Verschreibung nebst der hierin nachher erwähnten Prämie erfolgt und erfüllt sein wird:

So ist die Bedingung der oben beschriebenen Obligation solche, daß wenn besagtes Schiff . . . mit aller möglichsten Eile abfährt und vom besagten Hafen von Hull nach jenem von . . . . . oder so nahe es dorthin sicher und ohne Abweichung gelangen kann, unter Segel gehet (wobei die Schäden und Zufälle der See ausgenommen sind) und auch wenn der besagte . . . . seine Erben, Exekutoren oder Administratoren unmittelbar nach Ankunft des besagten Schiffes in . . . . . oder so nahe es dorthin gelangen kann, gut und richtig bezahlt oder bezahlen lässet dem besagten . . . . . seinen Exekutoren, Administratoren oder Bevollmächtigten oder seinem oder ihrem Anwalt oder Anwalten die Summe von . . . . . in gutem und gültigem vorerwähnten Gelde mit . . . . Pfund . . . . Schilling Procent Bodmereiprämie darauf, zusammen betragend die Summe von . . . . ; oder wenn während der Reise und ehe das Schiff in . . . . . oder so nahe es sonst sicher hätte dahin gelangen können, ankommt, ein gänzlicher Verlust des besagten Schiffes durch Feuer, Feinde oder irgend andere Zufälle unabwendbar sich zutragen sollte, und zur Genüge von besagtem (Nehmer) seinen Erben, Exekutoren und Administratoren bewiesen werden kann: Dann soll die obige Verschreibung oder Obligation nichtig sein, sonst aber in voller Kraft und Wirkung sein und bleiben.

Besiegelt und abgeliefert in Gegenwart von gez. N. N. (L. S.)

gez. . . . . (Notar)

gez. . . . . (Zeugen)

Digitized by Google

Ich der Unterzeichnete, öffentlicher Notar und Schreiber, durch königl. Vollmacht gehörig zugelassen und beeidigt, wohnhaft am Hafen von Kingston upon Hull im Königreich England, bezeuge und bescheinige hiedurch, daß der oben geschriebene Bodmereicontrakt durch den obengenannten ..... am ..... im Jahre des Herrn ..... gehörig besiegelt und abgeliefert wurde; und daß die Handzeichnung ....., welche dem Contrakt beigesetzt und unterschrieben wurde, die eigene Handschrift des besagten ..... ist, und daß sie in meiner Gegenwart und in derjenigen von ....., wohnhaft in besagter Stadt Kingston upon Hull unter besagten Contrakt gesetzt wurde, und daß die Handzeichnung ..... unterschrieben als Zeuge zur Beglaubigung der Vollziehung besagten Contrakts durch besagten ..... die eigene Handschrift des besagten ..... ist. Und ich bezeuge und bescheinige ferner, daß besagter Contrakt gehörig verdollmescht und der wahre Inhalt und Sinn desselbn dem besagten ..... in meiner Gegenwart durch den besagten ..... in deutscher Sprache erklärt worden ist, vor der Vollziehung desselben durch ihn den besagten .....

(Unterschrift des Notars.)

Uebersetzung der Vollmacht.

Allen denjenigen so Gegenwärtiges zukommen wird ..... entbiete ich ..... in der Stadt Kingston upon Hull im Königreich England wohnhafter (Kaufmann) meinen Gruß.

Da .... Schiffer des Schiffes oder Fahrzeuges genannt .... zu Hause gehörend im Hafen von ..... durch eine gewisse Verschreibung oder schriftliche Obligation, von ihm gezeichnet und besiegelt, unter dem Datum des .... sich unter Conventionalstrafe von .... verbunden hat, mit aller möglichen Eile vom Hafen von Kingston upon Hull abzufahren nach dem Hafen von ..... oder so nahe nach demselben als er mit Sicherheit ohne Abweichung gelangen kann, und getreulich meinen Executoren, Administratoren oder Bevollmächtigten oder meinem rechtmäßigen Anwalt oder Anwalten die Summe von..... in guten oder gültigen Geldern von Großbrittanien und Irland unmittelbar nach der Ankunft des besagten Schiffes oder Fahrzeuges ..... im Hafen von ..... oder so nahe er dahin mit Sicherheit gelangen kann, zu bezahlen: So sei hiemit kund und zu wissen, daß ich, der besagte ....., den Herrn .... im besagten Hafen .... zu meinem rechten und gesetzmäßigen Anwalt gemacht, bevollmächtigt, angesetzt und ernannt habe, und durch Gegenwärtiges dazu mache,

Digitized by Google

bevollmächtige, einsetze und ernenne, um für mich und in meinem Namen von besagtem . . . . . , seinen Erben, Exekutoren und Administratoren die besagte Summe von . . . . . zu fordern, zu verlangen, deshalb zu klagen, sie einzutreiben und zu empfangen, und nach Zahlung derselben oder eines Theils derselben gute, genügende und gehörige Empfangscheine, Quittungen, Erledigungsscheine und Bescheinigungen dafür zu machen und zu geben; und bei Nichtbezahlung desselben oder eines Theils davon für mich und in meinem Namen alle solche Vollmachten, Rechtsmittel, Klagen, Prozesse, Aushülfen, Mittel und Wege zu ergreifen, anzufangen, auszuführen und zu verfolgen, zur Eintreibung, Empfangnahme, Erlangung und Verschaffung der besagten Summe von . . . . so völlig und wirksam zu allen Vorhaben und Zwecken als ich selbst ergriffen, angefangen, ausgeführt und verfolgt haben könnte oder würde, wenn ich persönlich anwesend und Gegenwärtiges nicht ausgestellt gewesen wäre; und auch von Zeit zu Zeit für sich, dem besagten . . . . einen oder mehrere Anwälte zu substituiren und zu ernennen, für alle oder irgend welche der vorerwähnten Zwecke, wie er es den Umständen nach für gut findet; indem ich dem besagten . . . . . hierdurch alles und jedes, was der besagte . . . . . oder seine Anwälte auf gesetzmäßige Weise in Betreff des Obenerwähnten, kraft des Gegenwärtigen, thun oder veranlassen zu thun genehmige, und indem ich verspreche und zustimme, von Zeit zu Zeit und zu allen Zeiten hiernächst alles Jenes zu genehmigen und zu bestätigen. Zur Urkunde dessen hat der besagte . . . . . hierunter seine Handschrift und sein Siegel gesetzt, heute den . . . . . im Jahre des Herrn . . . . .

Unterzeichnet, besiegelt und abgeliefert in Gegenwart von . . . . . (Unterschrift des Vollmachtgebers.) (L. S.)

Großbritannien.

Bahama-Inseln, New Providence. Nassau.

Bahama Islands.
New Providence.

To all to whom these presents shall come or may in anywise concern, (Name des Schiffers) Master of the (Nationalität, Name und Heimathshafen des Schiffes) now lying at anchor in the port and harbour of Nassau, sends Greeting.

Whereas the said ship sailed from the port of . . . . . on the . . . . . in the year of our Lord . . . . . bound with

Digitized by Google

a cargo consisting of . . . . . for the port of . . . . . And whereas whilst in the prosecution of the aforesaid voyage to . . . . . the said ship . . . . . (Nähere Bezeichnung der erlittenen Havarie) and thence conducted to the port of Nassau aforesaid, where they arrived on the . . . . . for the purpose of (Angabe des Zwecks des Einlaufens).

And whereas the said (Name des Schiffers) has incurred certain liabilities at the said port of Nassau on account of the said ship and cargo, to wit (Bezeichnung der Unkosten) to the amount of . . . . . sterling money of Great Britain; And whereas to prevent a sacrifice of the said vessel and cargo by a disadvantageous sale thereof at Nassau, he the said (Name des Schiffers) being without funds to defray the sum of money aforesaid, (Name des Gebers) hath at the special instance and request of the said (Name des Schiffers) lent and advanced the said (Name des Schiffers) as such master as aforesaid the sum of his aforesaid liabilities at a maritime premium or interest of . . . . . per centum, making in the whole the sum of . . . . . like sterling money aforesaid, such sum being advanced by the said . . . . . upon the express undertaking and agreement that the said . . . . . should be made completely secure in the premises by an Hypothecation upon the said ship and cargo, and by such other collateral securities as might be in the power of the said (Name des Schiffers) to grant.

Now, know ye, that in pursuance of the said agreement and for the completion thereof, the said . . . . . master as aforesaid of the said ship . . . . . by virtue of the power and authority in him vested as such master as aforesaid in the aforesaid case of emergency and extremity of the said ship . . . . . and her cargo and for the purpose of extricating the said ship and her cargo therefrom and preventing a sacrifice thereof by a disadvantageous sale at Nassau and to enable the said ship to prosecute her voyage to . . . . . aforesaid, hath hypothecated, bound and pledged, and by these presents doth hypothecate, bind and pledge unto the said . . . . . his Executors, Administrators and assigns, all that the aforesaid ship . . . . . which ship is of the description following, that is to say (Beschreibung; wie viele Verdecke, Cajüten, Masten; Dimensionen der Länge, Breite und Tiefe; Takelung ꝛc. und Lastenzahl) together with all and singular her hull, hold, stores, boats, tackle,

Digitized by Google

apparel and furniture, and every thing else belonging or appertaining to her, and also all and singular the cargo now laden on board of the said ship, particularly the (generelles Verzeichniß der Bestandtheile) and the freight earned or to be earned for the carriage thereof, for the purpose and to the intent and meaning that the said ship . . . . . her hull, stores, tackle, apparel and furniture, and every thing else belonging or appertaining to her, and also all and singular the cargo and freight as aforesaid shall be subject, liable and chargeable for the payment and satisfaction of the sum of money last aforesaid, and every part thereof within twenty four hours after the arrival of the said ship at . . . . . aforesaid, as is hereinafter more particularly set forth, and for interest upon the said sum of money (in case any delay shall arise in the payment thereof contrary to the tenor and effect hereof) at and after the rate of six pounds per centum per annum until full payment thereof be made, such rate of six pounds per centum per annum being the legal rate of interest within the said Bahama Islands. And the said . . . . doth by these presents agree and bind and oblige himself to proceed with the said ship . . . . . from the port of Nassau aforesaid, direct to that of . . . . . aforesaid and there deliver the said ship . . . . . and cargo aforesaid unto Messrs. . . . . (of the city of Glasgow, in that part of Great Britain called Scotland) (Berufsart derselben) or their assigns, the dangers of the sea and unavoidable accidents to the said ship . . . . . always excepted, to be by the said . . . . . or their assigns held and made chargeable for the payment of the said sum of (Capital und Prämie) with interest as aforesaid. Provided nevertheless and it is the true intent and meaning of this instrument that if the sum of money last aforesaid be duly satisfied at the time and place herein before specified, then this instrument and every clause and article therein contained shall cease and be utterly void; but, otherwise shall remain in full force, effect and virtue. And in consideration of the aforesaid premium of . . . . per centum voluntarily settled and agreed for between the said . . . . . and . . . . . He the said (der Geber) hath taken upon himself to run the sea risks on the said ship . . . . . and her cargo on her voyage from the port of Nassau aforesaid to that of . . . . aforesaid: the risks which the said . . . . hath taken upon himself being those of the sea, winds, fire, stranding and

Digitized by Google

shipwreck, enemies and false friends, detentions of princes and reprisals during the whole voyage, excepting nevertheless those of Barratry of the master and of average as well particular as general, the which are expressly excluded, such risks to commence to run from the hour after the said ship . . . . . shall leave the port of Nassau for that of . . . . aforesaid, and shall cease twenty four hours after the arrival of the said ship at . . . . . aforesaid.

In witness whereof the said (der Schiffer) hath hereunto set his hand and seal at Nassau, in the Island of New Providence aforesaid to . . . . . instruments all of the same tenor and date, one of which being satisfied the others to be void and of no further effect this . . . . of (Monat) in the year of our Lord . . . . . .

(Unterschrift des Schiffers.)

Signed, sealed and delivered in the presence of . . . (Unterschrift des Notars.)

Notary public.

(Unterschrift des Zeugen.)

Uebersetzung des Bodmereibriefes von Nassau.

Bahama-Inseln,
New Providence.

Allen, denen Gegenwärtiges zukommen wird, oder die es irgendwie angehen möchte, sendet . . . . . Schiffer des . . . . . jetzt vor Anker im Hafen von Nassau liegend, seinen Gruß.

Da das besagte Schiff am . . . . im Jahre unsers Herrn . . . . vom Hafen von . . . . . mit einer Ladung, bestehend aus . . . . . und bestimmt nach . . . . . abgesegelte.

Und da im Verfolg der vorerwähnten Reise nach . . . . . besagtes Schiff . . . . . und von dort in den vorerwähnten Hafen von Nassau gebracht ist, wo sie am . . . . . ankamen, zum Zweck . . . . .

Und da besagter . . . . . im besagten Hafen von Nassau gewisse Verpflichtungen für Rechnung des besagten Schiffes und der Ladung eingegangen ist, nämlich . . . . . Sterling in großbrittanischem Gelde; Und da um einem Opfer des besagten Schiffes und der Ladung durch einen unvortheilhaften Verkauf in Nassau vorzubeugen, und indem er, der besagte . . . . . sich ohne Mittel befindet zur Bestreitung der vorerwähnten Summen Geldes, so hat . . . . . auf besonderes Ansuchen und Bitten des besagten . . . . . dem besagten . . . . . als solchem

Digitized by Google

Schiffer wie vorerwähnt dargeliehen und vorgestreckt die Summe seiner vorerwähnten Verpflichtungen zu einer Seeprämie oder Zinse von ..... pro Cent, im Ganzen die Summe von ..... gleichen vorerwähnten Sterling Geldes ausmachend, indem solche Summe durch besagten ....., auf die ausdrückliche Unternehmung und die Uebereinkunft vorgestreckt ist, daß besagter ..... im Oberwähnten völlig sicher gestellt werden solle durch ein Pfandrecht auf besagtes Schiff und Ladung, und durch solche andere mittelbare Sicherheit als besagter ..... zu leisten im Stande sein möchte.

Nun sei euch kund und zu wissen, daß in Gemäßheit der besagten Uebereinkunft und zur Erfüllung derselben, der besagte ..... Schiffer wie vorerwähnt des besagten Schiffes ..... kraft der Vollmacht und Gewalt, die ihm als Schiffer, wie vorerwähnt, in dem vorerwähnten Nothzustande des besagten Schiffes und dessen Ladung zu dem Zwecke verliehen ist, um das besagte Schiff und dessen Ladung daraus zu befreien und deren Aufopferung durch einen unvortheilhaften Verkauf in Nassau vorzubeugen, und besagtes Schiff zur Fortsetzung seiner Reise nach ..... zu befähigen, dem besagten ..... seinen Exekutoren, Administratoren und Bevollmächtigten (Cessionair — assigns) verpfändet, verbunden und versetzt hat, und durch Gegenwärtiges verpfändet, verbindet und versetzt das ganze vorerwähnte Schiff ..... welches von folgender Beschreibung ist, nämlich: ..... zusammen, ganz und jeder Theil, mit Rumpf, Raum, Proviant, Böten, Takelwerk, Geräth und Ausrüstung, und allem sonstigen Zubehör, und auch, ganz und jeder Theil, die jetzt im Schiffe befindliche Ladung, insbesondere ..... und die verdiente oder zu verdienende Fracht für den Transport der Ladung, zum Zwecke, und in der Absicht und Meinung, daß besagtes Schiff ..... sein Rumpf, Proviant und Takelwerk, Geräth und Ausrüstung, und alles sonstige Zubehör, und ebenfalls, ganz und jeder Theil, die Ladung und Fracht wie vorerwähnt, für die Bezahlung und Befriedigung der zuletzt vorerwähnten Summe Geldes und jeden Theil derselben innerhalb 24 Stunden nach Ankunft besagten Schiffes in ..... wie vorerwähnt, unterworfen, verpflichtet und verantwortlich sein soll, wie hierin nachher genauer angegeben ist, und für die Zinsen der besagten Summe Geldes (im Fall in der Zahlung derselben, gegen Inhalt und Absicht dieses, irgend ein Verzug eintreten sollte) zu und nach dem Ansatz von sechs Pfund pro Cent pro Annum, bis völlige Zahlung geleistet ist, indem solcher Ansatz von sechs pro Cent pro Annum der gesetzliche Zinsfuß auf den besagten Bahama-Inseln ist. Und besagter ..... giebt durch Gegenwärtiges

Digitized by Google

seine Zustimmung, und verbindet und verpflichtet sich, mit besagtem Schiffe vom vorerwähnten Hafen von Nassau direkt nach jenem vorerwähnten von . . . . . zu fahren und daselbst besagtes Schiff . . . . und die vorerwähnte Ladung an Herren . . . . . (wohnhaft in der Stadt Glasgow, in jenem Theil von Großbrittanien, Schottland genannt) . . . . . oder ihren Bevollmächtigten (Cessionairen) abzuliefern, immer ausgenommen die Gefahren der See und unvermeidliche Unfälle des besagten Schiffs . . . . . um von besagten . . . . . oder ihren Cessionairen gehalten und verantwortlich gemacht zu werden für die Bezahlung der besagten Summe von . . . . . nebst Zinsen wie vorerwähnt. Unter der Bedingung nichtsdestoweniger, und es ist die wahre Absicht und Meinung dieses Instruments, daß wenn die zuletzt erwähnte Summe Geldes gehörig zur Zeit und am Orte, wie oben näher angegeben, bezahlt ist, daß alsdann dies Instrument und jede darin enthaltene Clausel und Bedingung aufhören und gänzlich nichtig sein; sonst aber in voller Gewalt, Wirkung und Kraft bleiben soll. Und als Gegenleistung für besagte Prämie von . . . . . pro Cent, freiwillig festgesetzt und vereinbart zwischen dem besagten . . . . . und . . . . . hat er, der besagte . . . . . es übernommen, die Seegefahren des besagten Schiffes . . . . . und dessen Ladung während der Reise vom vorerwähnten Hafen von Nassau nach jenem vorerwähnten von . . . . zu laufen: die Gefahren, welche der besagte . . . . . übernommen hat zu laufen, sind jene der See, des Windes, des Feuers, der Strandung und des Schiffbruchs, von Feinden und falschen Freunden, Anhaltung von Fürsten und Repressalien, während der ganzen Reise, nichtsdestoweniger ausgenommen diejenigen der Barratterie des Schiffers und der Havarie, sowohl partikulaire als große Havarie, welche ausdrücklich ausgeschlossen sind; welche Gefahren anfangen sollen zu laufen von der Stunde nach Abfahrt des besagten Schiffes von vorerwähntem Hafen von Nassau, und endigen 24 Stunden nach Ankunft des besagten Schiffes im vorerwähnten Hafen von . . . . .

Urkundlich dessen hat der besagte . . . . . hierunter Handzeichnung und Siegel gesetzt, in Nassau, auf der Insel New-Providence, auf . . . . . Instrumente, alle von nämlichem Inhalt und Datum, das eine erfüllt, sind die andern nichtig und von keiner weitern Wirkung; heute den . . . . . im Jahre unsers Herrn . . . . . .

Gesiegelt, unterzeichnet, abgeliefert in Gegenwart von . . . . . .

öffentl. Notar.

Digitized by Google

Bodmereibrief von Falmouth über Schiff und Ladung.

Derselbe wurde über eine Reise von Falmouth nach Neapel ausgestellt und enthielt im Eingange die Verpflichtung des Capitains zur Bezahlung einer Conventionalstrafe für den Fall der Nichterfüllung des Contrakts, unter Verpfändung seiner Person, des Schiffes nebst Zubehör und Fracht und der Ladung. Dann folgten unter Bezugnahme auf die Verklarung die Angaben des erlittenen Unfalls, ferner Namen des Gebers, Bezeichnung des aufgenommenen Capitals, Nothwendigkeit solcher Geldaufnahme, Uebernahme der Seegefahr und die Bedingung, daß der Bodmereibrief als erfüllt zu betrachten sei, wenn innerhalb zweier Tage nach Ankunft am Bestimmungsplatze und vor der Entlossung irgend eines Theils der Ladung an den Geber oder dessen Ordre das aufgenommene Capital nebst der bezeichneten Prämie bezahlt werde, ferner wenn ein vom Schiffer genügend zu erweisender Totalverlust des Schiffes eintrete.

Dann war aber am Schlusse noch Folgendes festsetzt:

And it is hereby agreed by and between the said parties and the above bounden (Namen des Schiffers) further engages that this Bond shall equally avail at any other Port or place where the Cargo of the said Vessel may be landed provided that she should not be able to reach the Port of her Destination.

Also: Ferner wurde von den Contrahenten verabredet, und der Schiffer verpflichtete sich überdies, daß der Bodmereibrief ebenfalls gelten solle, in irgend einem andern Hafen oder Orte, wo die Ladung des besagten Schiffes, vorausgesetzt, daß es nicht fähig sein sollte, den Bestimmungsplatz zu erreichen, gelandet werdet möchte.

Bodmereibrief von Ramsgate über Schiff und Ladung über eine Reise nach Newyork.

Dieser enthielt am Schlusse, nachdem die Bezahlung von Capital und Prämie am Bestimmungsplatze versprochen worden, folgende Verpflichtung: And I do further engage that this Bond shall equally avail under the same conditions at any other Port or place where my cargo may be landed provided that I should not be able to reach the Port of my destination.

Aus diesen beiden Bodmereibriefen geht also hervor, daß außer dem Capital auch die Prämie bezahlt werden muß, wenn das Schiff in einem Nothhafen die Reise beendigt.

Digitized by Google

Hannover. (Wittmund.)

Königl. Hannoversches Amt Wittmund fügt hiemit zu wissen, daß vor demselben folgendes, wörtlich also lautendes Protokoll aufgenommen worden:

Wittmund im königl. Amte, den ..... erschienen auf hiesigem königl. Amte

1) Der Capitain ..... von ..... führend das zur Zeit in ..... sich in Havarie befindende Schiff .....

2) Der Herr .....

Dieselben trugen folgendes vor, er, der Schiffscapitain ..... habe mit seinem Schiffe, genannt ..... von ..... mit ..... nach ..... bestimmt, im Monat ..... in ..... in Havarie binnen laufen, und an Berglohn, Reparatur, Gerichts- und sonstigen Kosten eine bedeutende Schuld contrahiren müssen. Jetzt sehe er sich veranlaßt, eine neue Schuld und zwar gegen Verbodmung des Schiffes und der Ladung zu contrahiren, um die vorerwähnten Schulden, welche durch die Havarie herbeigeführt worden, abzutragen.

Der Herr ..... erklärte sich zu einem solchen Vorschuß auf Bodmerei erbötig, und zahlte in Gegenwart des unterzeichneten Beamten auf dem Gerichtstische an den Capitain ..... die Summe von ..... aus, der dafür in bester Form Rechtens quittirte und darauf den Bodmereibrief in folgender Weise ausstellte:

Ich ..... von (Wohnort) führend das .... Rockenlasten große (Nationalität, Bauart und Namen des Schiffes) gegenwärtig zu ..... segelfertig, um mit dem ersten günstigen Winde nach ..... zu segeln, bekenne hiemit, daß ich so eben zum Behufe meines vorgedachten Schiffes von dem Herrn ..... die Summe von ..... und zwar auf Bodmerei und rechte Avantüre der See, auf meines vorgedachten Schiffes Kiel und Schiffsgeräthschaft, die jetzt einhabende Ladung, und die dafür zu machenden Frachtgelder, so wie ich das obenbenannte Schiff gegenwärtig führe, erhalten habe, und daß ich dafür in bester Form Rechtens quittire. Wenn die Avantüre und Gefahren der See geendigt und die Bodmerei abgelaufen ist, so verpflichte ich mich hiermit, 24 Stunden nach meiner Ankunft am Löschplatze diese verbodmete Summe von ..... nebst dem Aufgelde für die Avantüre der See von ..... Procent, zusammen die Summe von ..... ausmachend, an den Herrn ..... oder dessen Ordre auszuzahlen. Zur Erfüllung vorstehender Verpflichtungen verpfände ich hiermit nach Bodmereirecht und Gebrauch mein vorbesagtes Schiff mit Schiffsgeräthschaften, die einhabende Ladung und die dafür zu machen-

Digitized by Google

den Frachtgelder, so wie auch meine Person und Güter, und unterwerfe mich hiermit der parateſten Execution bei allen Gerichten, wo ich mit meinem Schiffe anlanden werde, gegen meine Perſon, Schiff, Güter und Ladung, ſo wie gegen mein ſonſtiges Vermögen, es mag daſſelbe beſtehen in Immobilien und Mobilien, Activis ꝛc. und füge dieſen Allem die Verpflichtung noch hinzu, daß die Zurückzahlung der Bodmereiſchuld nicht allein an dem Löſchplatze zu . . . . . , ſondern an jedem andern Orte, wo ich, was Gott verhüte, mit Havarie wieder einlaufen möchte, mithin, nach Seeausdruck, die Ladung brechen würde, in den 24 Stunden nach Ankunft geſchehen ſoll, und daß ich mich dabei im Entſtehungsfalle der oben näher angegebenen und bezeichneten Execution unterwerfen will.

Der Herr . . . . . acceptirte Obiges und bat ſich eine . . fache Ausfertigung dieſes Bodmereibriefes aus.

Vorgeleſen, genehmigt und unterſchrieben.

(Unterſchrift des Nehmers.)

(Unterſchrift des Gebers.)

Zur Beglaubigung: (Unterſchrift des Amtmanns.)

Urkundlich des königl. Amts Unterſchrift und beigedrucktes Siegel.

Wittmund, den . . . . . .

Königl. Hannoverſches Amt.

(Unterſchrift.)

Für mich an die Ordre des Herrn . . . . . in . . . . . Werth an denſelben.

Wittmund, den . . . . . .

(Unterſchrift des Gebers.)

Norwegen. — Chriſtianſand.

Ich unterſchriebener Schiffer . . . . . von dem Schiffe . . . . . genannt, von . . . . . kommend und mit einer Ladung . . . . . nach . . . . . beſtimmt angelangt, nun ſegelfertig vor dieſer Stadt liegend um mit beſagtem Schiff und bemerkter Ladung nach . . . . . zu gehen, bekenne hiermit von dem Herrn . . . . . zur Reparatur und Behuf meines obengenannten Schiffes und deſſen Ladung empfangen zu haben in baarem Gelde . . . . . auf Bodmerei und Seegefahr auf gedachtem Schiffe Kiel, Takelage und Inventarium, ſo wie auf die Frachtgelder und einhabende Ladung von dieſer Stadt bis . . . . . und gelobe hiermit an . . . . . innerhalb . . . . Tagen nach meiner Ankunft die vorbenannte Summe von . . . . . mit

Digitized by Google

. . . . . Procent Prämie für geleisteten Vorschuß und Seegefahr, betragend in Allem . . . . . zu zahlen oder auszahlen zu lassen.

Zur Bekräftigung dessen verpfände ich mein vorgedachtes Schiff . . . . . mit seinem Kiel, Takelage und Inventarium, dessen Frachtgelder und einhabende Ladung, welches Schiff, Fracht und Ladung, wie oben bemerkt, hiermit zur völligen Sicherheit für diesen Bodmereibrief dergestalt verpfändet wird, daß solche zu keinem andern Nutzen und Zwecke können überliefert werden, ehe dieser Bodmereibrief zum Vollen ist bezahlt worden, sondern bei Verfehlung einer prompten Bezahlung der vorgenannten Summe von . . . . . kann man in Kraft dieses gleich Alles ohne einige Hinderung in öffentlicher Auction zur Bezahlung jener Summe mit Zinsen ½ pCt. pro Monat vom Verfalltage gerechnet, mit allen Kosten zur völligen Schadloshaltung verkaufen, so wie ich mich verbinde, im Fall das Schiff auf dieser Reise verunglückt, den Werth von Allem demjenigen, was von dem Schiff und der Ladung geborgen wird, an den Bodmereigeber oder dessen Ordre auszuzahlen oder auszahlen zu lassen.

Urkundlich dieses habe ich . . . . . gleichlautende Bodmereibriefe, doch nur für Einen geltend, ausgestellt und im Beisein des Herrn . . . . . eigenhändig unterzeichnet und gesiegelt.

(Unterschrift. Siegel.)

So geschehen in Christiansand . . . . . .

(Notarielle Beglaubigung.)

(Unterschrift und Siegel.)

Dänemark. — Helsingör, beinahe wörtlich wie oben.

(Es ist in den Hafenplätzen Norwegens und Dänemarks gebräuchlich, Bodmereibriefe in der Sprache desjenigen Landes auszufertigen, in welchem der Bestimmungsort des Schiffes liegt.)

Spanien.

Poliza de dinero á la gruesa ventura y riesgo maritimo.

Yo Dⁿ. . . . . vecino de . . . . . y capitan del . . . . . Español titulado . . . . . de la matricula de . . . . . de porte de . . . . . toneladas, segun consta el Rol de equipage, declaro haver recibido de Dⁿ. . . . . vecino de . . . . autorisado para tomar la cantidad necesaria conforme á lo dispuesto en el art. (825) del codigo de comercio . . . . . para los reposiciones del buque, viveres y demas gastos indispensables para emprender la navegacion desde . . . . puerto . . . . para el de . . . .

Digitized by Google

carga en . . . . . la cantidad de . . . . . en dinero efectivo metalico de oro y plata usual y corriente en esta plaza à la gruesa ventura y riesgo maritimo sobre la quilla, casco, arboladura y demas enxeres del buque; cuyo riesgo cesará á las veinte y cuatro horas de haver fondeado en el puerto de mi destino ya citado y cuyo pago verificaré en cuanto haya descargado entregado á la orden de . . . . . referidos . . . . . y ademas el . . . . por ciento de apremio convenido y asciende en su totalidad á . . . . . en la clase de moneda de oro ú plata usual y corriente en el puerto de descarga y no en clase alguno de papel creado o por crear, hipotecando al puntual y exacto pago el mencionado . . . . . con todos sus aparejos, pertrechos, pertenencias y fletes con mas mis bienes habidos y por haber en los terminos que previene dicho codigo de comercio, libro 3o. seccion 2a. que trata de contrato á la gruesa ó prestamo á riesgo maritimo: dando facultad á las justicias de S. M. especialmente á los tribunales de comercio para que en el acto de la reclamacion de . . . . . espresados se me obliga al pago, y caso de no hacerlo proceda sin oirseme al embargo y venta del mencionado buque y mas bienes hasta el pago del capital, réditos y gastos.

En fé de lo cual y de mi libre voluntad firmo . . . . . para un solo efecto que satisfecho el uno los demas queden sin valor alguno.

En . . . . á . . . . de . . . . dé . . . .

Capital . . . . . .

Premio . . . . . .

Suma total . . . . .

Uebersetzung.

Bodmereibrief.

Ich . . . . . wohnhaft (Bürger) zu . . . . . und Capitain des spanischen . . . . . genannt . . . . . zu Hause gehörend in . . . . . groß . . . . . Tonnen, laut Musterrolle, bekenne von Herrn . . . . . wohnhaft zu . . . . . empfangen zu haben, ermächtigt die nöthigen Gelder aufzunehmen durch die Vorschrift des Art. 825 des Handelsgesetzbuchs, zur Wiederherstellung des Schiffes, zu Lebensmitteln und zu sonstigen nothwendigen Ausgaben, um die Reise von . . . . . nach . . . . . unternehmen zu können, die Summe von . . . . . in baarem, klingendem, hiesigen Gold- oder Silbergelde auf Bodmerei und See-

Digitized by Google

gefahr auf Kiel, Casko, Takelage und Zubehör des Schiffes, wovon die Gefahr endigen soll in 24 Stunden nach Ankunft an meinem angegebenen Bestimmungsplatze und deren Bezahlung ich erfüllen werde durch Einhändigung (der aufgenommenen Summe) an die Ordre des besagten Herrn . . . . . nebst . . . . Procent vereinbarter Prämie, zusammen . . . . . in baarem am Loßplatze landesüblichen Gelde und nicht in irgendwelchem Papiergelde, wobei ich für die pünktliche und genaue Bezahlung das besagte (Schiff) mit allem Zubehör und der Fracht nebst meinem gegenwärtigen und zukünftigen Vermögen nach Vorschrift des von der Bodmerei handelnden 3. Buchs 2. Abschnitts des Handelsgesetzbuchs verpfände, indem ich den königlichen Gerichtshöfen, insbesondere den Handelsgerichten Befugniß gebe, im Fall von Ansprüchen und Nichtbezahlung ohne Weiteres die Beschlagnahme und den Verkauf besagten Schiffes und sonstigen Vermögens zur Bezahlung von Capital, Prämie und Unkosten zu verfügen.

Zur Bekräftigung dessen unterzeichne ich freiwillig (mehrere Exemplare des Bodmereibriefs) für einen gültig, so daß wenn der eine erfüllt ist, die übrigen von keinem Werth sind.

. . . . . .

Capital . . . . . .
Prämie . . . . . .

Total . . . . . .

Kurzes Formular zu einem Bodmereibrief.

Reconozco haver recibido de . . . . . de . . . . . de cuenta de . . . . . de . . . . . à la gruesa ventura y uso maritimo la cantidad . . . . . en oro ú plata para habilitaciones de mi buque llamado . . . . . con destino de . . . . . para el puerto de . . . . y me obligo á pagar veinte y cuatro horas despues de la llegada de dho mi buque à . . . . . à la orden de . . . . . la espresada cantidad recibida, con mas . . . . por ciento de premio, haciendo en todo en oro ú plata . . . . .

En puntual cumplimiento de lo dicho hipoteco mi citado buque, aparejos, fletes y lo mejor parado de el como otorgo asi y firmo (tres) obligaciones de un tenor para un solo efecto.

Capital . . . . . } Suma total . . . . .
Premio . . . . . }

Digitized by Google

Ueberſetzung.

Ich bekenne empfangen zu haben von . . . . . wohnhaft . . . . für Rechnung von . . . . . wohnhaft . . . . . auf Bodmerei nach Seegebrauch die Summe von . . . . . in Gold oder Silber für Bedürfniſſe meines Schiffes, genannt . . . . . beſtimmt von . . . . nach . . . . . und verpflichte ich mich, 24 Stunden nach Ankunft meines beſagten Schiffes in . . . . . an die Ordre von . . . . . die bezeichnete empfangene Summe nebſt . . . . Procent Prämie, in Allem in Gold oder Silber betragend . . . . . auszuzahlen.

Zur genauen Erfüllung deſſen verpfände ich hiedurch mein genanntes Schiff, Zubehör, Fracht und alle daraus erwachſenden Vortheile*) und unterzeichne (drei) Obligationen von gleichem Inhalte, für eine geltend.

Spaniſcher Bodmereibrief auf Ladung allein.

En la ciudad de . . . . a (once de Abril de mil ochocientos cincuenta y seis) ante mi Escribano de este Tribunal de Comercio Don . . . . . Capitan del (Bergantin Goleta Español) . . . . . de la matricula de . . . . dijo: Que con carga de (tabaco) salió dicho Buque el (treinta de Agosto del año ultimo) de . . . . . con destino á . . . . . , mas los tiempos esperimentados fueran causa de diferentes descalabros y averias en el buque, trascedentales à la carga como se reconoció en este Puerto al que tubo que arribar para su reparacion en (diciembre ultimo) Precedidas las requisitaciones devitas ante este Tribunal de Comercio, se efectuó la reparacion del buque, y tambien la de la carga ascendiendo el importe de los gastos causados con esta segun la cuenta detallada producida à la cantidad de . . . . . reales, y esausto de fondos para cubrirlos, se le concedió licencia por el Tribunal para solicitarlos á la gruesa y riesgo maritimo sobre la misma carga en el presente viage, habiendo resultado mas beneficos prestamistas los Srs. . . . . de (este Comercio, presentes) que facilitaron la esplicada cantidad al premio de . . . . por ciento que importan . . . . . reales que unidos a la suerte principal totalizan . . . . . reales, los cuales se compromete satisfacer en moneda de oro ó plata corriente, à los (doce) dias

---

*) Wörtlich: und das Beſte was daraus hervorgehet.

Digitized by Google

de su arribo al puerto de . . . . . de su destino, con mas el importe del cambio corriente de aquella plaza sobre España, por cuenta del espresado cargamento, y si dejase de efectuarlo, podran dichos Sres . . . . . , ó el legitimo portador de esta poliza por virtud de su endoso, hacer egecucion en la mencionada carga, que hipoteca especialmente abonando los gastos que ocasione hasta el completo pago sin escusa, sin perjuicio de la responsabilidad de la misma à la parte de pago de las averias esperimentados en el buque segun la resultancia del espediente sobre el particular; mas es de cuenta de los Srs. prestamistas correr los riesgos y accidentes que al buque y carga acurran durante la navegacion à aquel Puerto, en cuyos casos no tendran otro derecho para cobrarse que el que concede el Codigo de Comercio, sobre las ecsistencias de la carga hipotecada, sin accion contra el Capitan otorgante. Este hace renuncia de la legal escepcion de no parecer de presente la cantidad mentada, para no usarla ahora ni en ningun tiempo. Y los Srs. . . . . cerciorados acetan esta poliza à su favor hecha, para usar de ella por si, ó medio de endosos segun mejor les convenga. Y para la firmeza de lo relatado dan poder con sumision en forma à las justicias que de ellos sobre el particular puedan conocer para que se lo hagan esactamente cumplir, renunciando al efecto las leyes que les favorezcan. Quedan advertidos de la toma de razon en hipotecas en los primeros ocho dias; firman siendo testigos Dn. (drei Zeugen) (de esta vecindad) i yo Escribano de todo y conocimiento doy fé.

(Unterschriften des Capitains und der Bodmereigeber.)

Ante mi: (Unterschrift des Secretars.)

Uebersetzung.

In der Stadt . . . . . (am 11. April 1856) vor mir dem Secretar des hiesigen Handelsgerichts sagte Herr . . . . . Capitain der spanischen Schoonerbrig . . . . . zu Hause gehörend in . . . . . Folgendes aus: Es sei mit einer Ladung (Taback) besagtes Schiff am (30. August des verflossenen Jahres) von . . . . . nach . . . . . bestimmt, abgesegelt, aber das gehabte Wetter sei Ursache von verschiedenen Verlusten und Havarien am Schiffe gewesen, die sich auch auf die Ladung erstreckten, wie sich in diesem Hafen, in welchen wegen Reparatur des Schiffes (im verflossenen December) eingelaufen werden musste, gezeigt habe. Nach Erfüllung der vom Handelsgericht verlangten Vor-

Digitized by Google

schriften (wörtlich: als die diesem Handelsgericht gebührenden Erfordernisse vorausgegangen waren) sei die Ausbesserung des Schiffes bewerkstelligt worden, und auch die der Ladung, wodurch die für letztere verwendeten Unkosten zufolge der vorgelegten speciellen Rechnung auf . . . . . Realen sich belaufen haben, und ohne Mittel zur Deckung derselben, habe ihm das Handelsgericht Erlaubniß gegeben, wegen einer Anleihe des Geldes auf Bodmerei und Seegefahr auf obige Ladung und für die gegenwärtige Reise Gesuche zu stellen, wo sich denn als die billigsten Darleiher Herren . . . . . (am hiesigen Platze ansäßig) gezeigt hätten, welche die genannte Summe vorgeschossen zur Prämie von . . . . Procent, also für . . . . . Realen, was mit dem Capital in einer Summe . . . . . Realen ausmache, welche er sich verbinde in gangbarer Gold- oder Silbermünze (acht) Tage nach seiner Ankunft im Hafen von . . . . . seinem Bestimmungsplatze, zu bezahlen, so wie auch den Betrag des Wechselcourses von jenem Platze auf Spanien, für Rechnung besagter Ladung, und wenn er es unterlasse solches auszurichten, so können besagte Herren . . . oder der rechtmäßige Inhaber dieses Bodmereibriefes kraft Indossamente, die oberwähnte Ladung mit Beschlag belegen lassen, welche ich besonders verpfände, bis die Unkosten, welche sie verursacht hat, völlig bezahlt sind, ohne Präjudiz der Verpflichtung derselben zu dem Schaden des Schiffs laut Aufmachung beizutragen, und ferner sind für Rechnung der Herren Darleiher die Gefahren und Zufälle, welche Schiff und Ladung während der Fahrt nach jenem Hafen erleiden, in welchen Fällen sie auf die verpfändete Ladung kein anderes Recht zu ihrer Deckung haben sollen, als was ihnen das Handelsgesetzbuch zugesteht, und ohne gegen den anleihenden Capitain klagbar werden zu können. Dieser verzichtet für immer auf die gesetzliche Einrede, das erwähnte Geld sei nicht vorhanden, und die Hrn. . . . . genehmigen diesen Bodmereibrief als zu ihren Gunsten gemacht und ihn für sich oder mittelst Indossaments zu benutzen, wie es ihnen am besten zusagt. Kraft dessen geben sie den Gerichten, welche über die genaue Erfüllung zu entscheiden haben mögen, Vollmacht dazu, und leisten zu dem Ende auf alle ihnen günstige Gesetze Verzicht. Benachrichtigt von der Aufnahme auf Hypothek in den ersten 8 Tagen; unterzeichnet von . . . . . als Zeugen und ich der Secretar bezeuge Vorstehendes.

Digitized by Google

In allen diesen Formularen zu Bodmereibriefen findet sich der Name des Nehmers und des Gebers angegeben, ferner die Bezeichnung des Schiffes und der Reise, die Nennung der Bodmereisumme und der Prämie, die Angabe, zu welchem Zwecke das Geld angeliehen worden, die Bedingung, daß der Geber die Seegefahr laufe, und das Versprechen Capital und Prämie nach Ankunft zu bezahlen, wogegen ein näher bezeichneter Gegenstand als Unterpfand gestellt wird unter persönlicher Verpflichtung des Nehmers zur Haltung des Vertrages. Es bleibt nur noch übrig auf einige Besonderheiten und Abweichungen aufmerksam zu machen, die in den verschiedenen Landesgesetzen begründet sind. So schließt der französische Bodmereibrief von der Gefahr des Gebers die Havarie partikulaire aus, der englische außerdem noch die Havarie grosse, der hannoversche verspricht die Rückzahlung auch in jedem andern Hafen als dem Bestimmungsplatz, nämlich: wo auch der Schiffer die Ladung brechen würde, und im norwegischen verpflichtet sich der Nehmer im Fall von Unglück das Geborgene an den Geber ausliefern zu lassen. Der spanische bezieht sich auf das Handelsgesetzbuch.

Haben wir nun das aus den verschiedenen Lehrsystemen und Gesetzen Angeführte nochmals einer genauen Prüfung unterzogen, die hin und wieder hervorgehobenen Grundbedingungen jeder Bodmerei uns gehörig eingeprägt, und dann letztere mit den oft abweichenden Theorien und Gesetzen verglichen, so werden wir finden, daß nur wenige der gesetzlichen Bestimmungen allgemeine Geltung haben, daß aber gerade diese es sind, welche aus dem Wesen des Bodmereivertrags entspringen, und welche allein genügen dürften, um über die aus demselben hervorgehenden Rechte und Pflichten entscheiden zu können. Es wird deshalb in nachstehendem Entwurf der Versuch gewagt, das in den sehr ausführlichen Gesetzen Enthaltene in wenigen Vorschriften zusammen zu fassen. Die dabei angeführten Gesetzesstellen geben Nachweis darüber, wie es jetzt in den Haupthandelsstaaten des Continents gehalten wird, und über die anscheinend sich vorfindenden Lücken in jenem Entwurf wäre vorab zur Verständigung noch Folgendes zu bemerken:

Vom Ristorno wird nichts erwähnt, weil schon im Bodmereibrief die Reise des Schiffes bezeichnet und dem Nehmer die Verpflichtung zur Erfüllung des Contrakts auferlegt wird. Dieser Verpflichtung muß er Genüge leisten, dazu gehört aber auch, daß die beabsichtigte Reise ihren Fortgang nehme; geschieht dies nicht, so versteht es sich von selbst, daß die angeliehene Summe zurückgegeben und der Geber außer-

Digitized by Google

dem entschädigt werden muß. Das Maaß der Entschädigung festzustellen, kann aber nicht Sache der Gesetzgebung sein, dies muß unter Berücksichtigung der bei jedem einzelnen Fall obwaltenden Umständen geschehen.

Dann wird von einer Beitragspflicht zur Havarie grosse nichts gesagt, und zwar aus zwei Gründen. Einmal gehört die Aufzählung von Forderungen, welche der Bodmerei vorgehen, einem anderen, besonderen Theile des Seerechts an, und dann auch können, wie die Erfahrung lehrt, durch die spezielle Erwähnung der Havarie grosse leicht Mißverständnisse herbeigeführt werden. Es scheint daher genügend, wenn im Allgemeinen die Grenzen der Haftungspflicht des Nehmers festgestellt werden. Wollte man dagegen z. B. die Fassung des franz. Code adoptiren: „les preteurs à la grosse contribuent à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes" so könnte darunter doch nur verstanden werden, der Geber müsse dem Nehmer verhältnißmäßig seinen Beitrag vergüten, und dann wäre nicht von einem eigentlichen Beitrag zur Havarie grosse, sondern nur von einem Entschädigungsverhältnisse die Rede, vermöge dessen das vom Nehmer gebrachte Opfer zur Rettung von Schiff und Ladung, also auch zur Rettung des darin steckenden Capitals des Bodmereigebers von diesem verhältnißmäßig getragen werden soll. Aber wie, wenn Schiff und Ladung versichert ist? dann ersetzt ja doch der Versicherer den geleisteten Beitrag. Die obige Auslegung als die richtige angenommen, würde jene gesetzliche Vorschrift nur dazu dienen, Verwickelung in den Geschäften herbeizuführen. — Daß aber jenes Gesetz einen direkten Beitrag des Bodmereigebers nicht gemeint haben kann, gehet schon aus der Unmöglichkeit hervor, diesen Beitrag zu erzwingen. Der Bodmereibrief kann nach franz. Recht durch Indossament übertragen werden und soll dann alle Rechte anderer Handelseffekten genießen. Der Inhaber kann also bei verzögerter Einlösung das Executionsrecht in Anspruch nehmen; wie kann es damit in Einklang gebracht werden, wenn gegen die liquide Bodmereiforderung ein unbestimmter Anspruch auf Beitrag zur Havarie grosse geltend gemacht werden soll? Die Havarie grosse muß erst begründet, aufgemacht und anerkannt werden, worauf mehrere Monate hingehen können, bevor ein Beitrag dazu erzwungen werden könnte, und es würde also kein anderer Ausweg bleiben als den Bodmereibrief beim Gericht zu deponiren, was nicht allein dem feierlichen Versprechen des Nehmers, die Schuld sofort nach Ankunft bezahlen zu wollen, zuwider sein, sondern womit auch dem Bodmereivertrage alles Vertrauen genommen würde, was denn nothwendig für die Folge

Digitized by Google

solche zum Besten von Handel und Schifffahrt dienliche Anleihen fast unmöglich machen, oder doch die Prämien ungemein steigern würde.

Einige im Entwurf vorkommende Neuerungen zu begründen und zu rechtfertigen wird in den am Schlusse der betreffenden Paragraphen gegebenen Anmerkungen versucht.

Uebrigens wolle man bei Durchsicht der Vorschläge sich erinnern, was im Eingange dieser Schrift über die wünschenswerthe Uebereinstimmung der Gesetze von Seehandel treibenden Staaten gesagt worden ist, und darnach beurtheilen, in wie fern der Versuch, auf die Möglichkeit der Erreichung eines solchen Ziels hinzudeuten, gelungen ist. Rechtskundigen möge dann überlassen bleiben, auf der von uns betretenen Bahn weiter fortzuschreiten und den angeregten Gegenstand zum rühmlichen Abschluß zu bringen.

VII. Entwurf zu allgemeinen Vorschriften über Bodmerei.

1. Jeder Bodmereicontrakt muß schriftlich abgefasset und notariell oder von einer competenten Behörde beglaubigt sein.

Alle Gesetzgebungen enthalten in Betreff der Schriftlichkeit eine ähnliche Vorschrift, so z. B. das Span. H. G. 812, Preuß. L. R. 2390, Niederl. H. G. 570, Franz. H. G. 311, und es ist diese Forderung durch die Natur des Bodmereicontrakts begründet, indem ein solcher über die Rechte Dritter, dem Contrakt fernstehender Personen, z. B. Ladungseigenthümer und Versicherer verfügt. — Wenn hier außerdem eine ausdrückliche Vorschrift über Beglaubigung gewünscht wird, so geschieht dies, weil nach einigen Gesetzen eine solche nothwendig ist, um dem Bodmereibrief vor Gericht volle Beweiskraft zu geben, und es also der Ordnung gemäß erscheint, wenn alle Gesetze eine solche leicht zu beschaffende Förmlichkeit vorschreiben. Wer dann gegen die Vorschrift handelt, thut es auf seine Gefahr.

2. Der Bodmereibrief muß enthalten: Bezeichnung des Schiffes, des Capitains, der Reise, Namen des Gebers und des Nehmers, die angeliehene Summe und die Prämie, die Ursache des Anlehens, die Bezeichnung des verbodmeten Gegenstandes, die Bedingung, daß der Geber die Seegefahr läuft, Anfang und

Digitized by Google

Ende der Gefahr, die Verpflichtung zur Zahlung von Capital und Prämie nach glücklicher Ankunft am Bestimmungsplatze, Angabe, innerhalb welcher Zeit nach solcher Ankunft die Rückzahlung geschehen soll, die Verpfändung des verbodmeten Gegenstandes bis zu solcher Rückzahlung und die persönliche Verpflichtung des Nehmers zur Erfüllung des Contrakts. Ferner: Ort des Vertrags, Datum und Unterschriften.

Die bestehenden Gesetze sind über Obiges mehr oder minder ausführlich und bestimmt. Vergl. Span. 814, Preuß. 2393, Holl. 570, Franz. 311. Eine ähnliche Vorschrift wie die vorgeschlagene sollte aber das Minimum des ausdrücklich Verlangten sein, dazu ist die Gesetzgebung befugt und verpflichtet, denn bei Verbodmungen kommen, wie oben erwähnt, die Rechte Dritter in Betracht, und diese müssen geschützt werden.

3. Bei Bodmerei-Anleihen durch den Schiffer muß der Geber sich eine Abschrift der dem Schiffer von seinem Consul oder vom Gericht ertheilten Ermächtigung zu solcher Anleihe einhändigen lassen.

Die gesetzliche Bestimmung über die Befugniß des Schiffers zur Aufnahme von Bodmereigeldern gehört zu demjenigen Theile des Seerechts, der von den Pflichten und Rechten des Schiffers handelt. Bei der Bodmerei erscheint ein ähnliches Gesetz wie das vorgeschlagene schon deshalb nothwendig, weil dadurch manchen Zweifeln und Widersprüchen hinsichtlich der Pflichten des Gebers abgeholfen wird. Denn ist es auch als allgemein geltend zu betrachten, daß der Geber für die nutzlose Verwendung des dargeliehenen Geldes nicht verantwortlich gemacht werden kann, so soll er doch nur dann dem Schiffer Geld leihen, wenn er sich überzeugt hat, daß die verlangte Summe zur Fortsetzung der Reise nothwendig verwendet werden muß. Den Beweis aber, daß er in gutem Glauben verfuhr, und die nöthige Diligenz beobachtete, kann er durch ein Attest der zuständigen Behörde am leichtesten führen; dieser wird zunächst die Beurtheilung übertragen, ob ein Bodmereianleihen durchaus nothwendig ist, und da in den meisten Fällen erst dann eine solche Anleihe gesucht wird, wenn die Rechnung über die erforderlich gewesenen Anschaffungen und Verwendungen bereits abgeschlossen ist, so kann die Behörde solche prüfen, wodurch dann das Interesse der abwesenden Betheiligten besser gewahrt erscheinen muß, als wenn dem präsumtiven Geber die Beweise vorgelegt werden, dessen Urtheil manch-

Digitized by Google

mal mit einer gründlichen Prüfung in Conflikt gerathen kann, und dem es mitunter auch wohl an der dazu nöthigen Sachkunde fehlen mag.

Die Einführung eines solchen Gesetzes würde gewiß viel zur Vermeidung von oft langwierigen Prozessen beitragen. Nach den bestehenden Gesetzen wird heimliches Einverständniß des Gebers mit dem Schiffer als Betrug bestraft, doch soll der Eigenthümer des verbodmeten Gegenstandes den Beweis führen, was aber meist immer sehr schwierig, wenn nicht geradezu unmöglich sein wird. Gehet aber die Verhandlung über ein Bodmereianleihen unter Aufsicht der Behörde vor sich, so fällt damit schon die Vermuthung eines heimlichen Einverständnisses zu Boden.

Uebrigens schreiben jetzt schon unter andern das Franz. H. G. 234, das Span. 644 und das Holl. 372 vor, der Schiffer müsse sich zur Bodmereianleihe vom Gericht oder von seinem Consul ermächtigen lassen, während nach Preuß. L. R. 1502 der Schiffer die Umstände, die ihn in Verlegenheit gesetzt, dem Seegericht des Orts anzeigen und dieselben mit dem Steuermann und zwei Schiffsleuten eidlich erhärten und ein Instrument darüber errichten lassen soll; so wie § 2386 desselben Gesetzes dem Geber auferlegt (in einem Preußischen Hafen) bei Verlust der Vorrechte aus dem Bodmereicontrakte darauf zu achten, daß der Schiffer die gesetzlichen Vorschriften genau erfülle. Es lässet sich aber leicht erkennen, daß durch alles dieses die abwesenden Betheiligten nicht zur Genüge geschützt werden, denn die obigen Vorschriften, die Autorisation betreffend, beziehen sich nur auf das Verhältniß zwischen Schiffer und Eigenthümern von Schiff und Gütern, und das Preuß. Recht würde doch diesen Eigenthümern die Beweisführung auferlegen, der Geber habe gegen das Gesetz verstoßen.

4. Bodmereibriefe, an Ordre lautend, sind durch Indossementen übertragbar. Durch das Indossement gehen alle Rechte aus dem Bodmereibriefe auf den Indossatar über.

Vergl. Span. 815, Holl. 573, Franz. 313.

Die Beibehaltung der Bedingung: der Bodmereibrief müsse an Ordre lauten, um durch Indossemente übertragbar zu sein, könnte allenfalls überflüssig erscheinen, denn bei Bodmereigeschäften weiß der Nehmer im Voraus, daß der Geber die Einforderung der Bodmereischuld nicht persönlich betreiben kann, und daß es also nöthig ist einen Dritten damit zu beauftragen. Wegen der Uebereinstimmung mit bestehenden Gesetzen und mit der Praxis dürfte es jedoch zweckmäßig sein, jene Bedingung beizubehalten.

Digitized by Google

5. Gegenstand der Bodmerei kann alles Eigenthum sein, welches der im Bodmereibriefe bezeichneten Seegefahr ausgesetzt werden soll.

Manche der bestehenden Gesetze schließen die zu verdienende Fracht und den gehofften Gewinn aus, doch ist eine solche Beschränkung, wie vorstehend gezeigt wurde, unnöthig. Dem Geber möge es überlassen sein zu beurtheilen, ob er das ihm gestellte Unterpfand für hinreichende Sicherheit hält, nur versteht es sich, daß ihm falsche Angaben nicht gemacht werden dürfen. Ueberflüssig erschien es, der Volksgage zu erwähnen. Die Belastung derselben mit Bodmerei, selbst wenn sie ausdrücklich erlaubt wäre, würde von geringer praktischer Bedeutung sein; eines Theils, weil die Gage für einen oder zwei Monate den Seeleuten zum voraus vom Rheder bezahlt wird, dann auch, weil der ganze Belauf der Gage mit Sicherheit beim Abgange des Schiffes nicht bestimmt werden kann, und endlich weil im Fall von Desertion des Seemanns die bis dahin verdiente Gage als verwirkt zu betrachten ist, so daß also ein Dritter keinen Anspruch darauf erheben kann.

Die obige Fassung würde dann auch das Verbot, bereits der Gefahr ausgesetzte Gegenstände zu verbodmen, überflüssig machen.

6. Von mehreren Bodmereien auf denselben Gegenstand genießt die jüngere (in soweit durch sie dem Verlust des verbodmeten Gegenstandes vorgebeugt wurde), den Vorzug vor den älteren Bodmereien.

Vergl. Span. 829, Preuß. 2446, Holl. 581, Franz. 323.

Durch die Aufnahme der eingeklammerten Worte würde die Vorschrift, daß Bodmereien, die während desselben Aufenthalts in demselben Hafen geschlossen wurden, gleichberechtigt sein sollen, entbehrt werden können. Auch enthielt dann das Gesetz gleich einen Fingerzeig, aus welchem Grunde bei Bodmereien ein Verfahren gälte das dem bei Verpfändungen zu Lande geradezu entgegensteht. Oben bei Besprechung des von Nolte angeführten Rechtsfalls das Schiff „Verein" betreffend, haben wir gesehen, daß ein derartiger Wink nicht so ganz überflüssig ist. Doch könnte allenfalls diese Nummer ganz wegbleiben, und als allgemein bekannt vorausgesetzt werden.

7. Innerer Verderb des verbodmeten Gegenstandes und Schaden durch eigene Schuld des Nehmers befreit diesen nicht von der Zurückerstattung der angeliehenen Summe und von der Bezahlung der Prämie.

8. Gehet der verbodmete Gegenstand während der Zeit und auf der Reise, für welche das Geld vorgeschossen

Digitized by Google

war, dem Bodmereinehmer gänzlich verloren, so wird derselbe dadurch von der Zurückerstattung des Darlehens entschlagen.

Vergl. Span. 831, Preuß. 2426 mit 2209 ff., Holl. 588, Franz. 325.

9. Wird die Reise in einem Nothhafen beendigt, so kommt dem Geber das vom verbodmeten Gegenstande Geborgene zu, doch nur bis zum Belauf der Capitalforderung ohne Bodmerei-Prämie.

Anmerkung zu 7, 8 und 9.

Was zunächst die unter No. 7 vorgeschlagene Verfügung betrifft, nach welcher innerer Verderb und Schuld des Nehmers nicht zum Nachtheil des Bodmereigebers gereichen soll, so empfiehlt sich die Aufnahme, abgesehen von bestehenden Gesetzen (vergl. Span. 832, Preuß. 2425 mit 2180—90, 2209—34, auch 2435, Holl. 587, Franz. 326) schon von selbst. Denn es ist leicht einzusehen, daß ein Schaden, der z. B. durch eine freiwillige Abweichung von der angegebenen Reise, oder durch Betreibung eines verbotenen Handels entstehet, oder gar durch Wegsetzung des Schiffes, dem Geber nicht aufgebürdet werden darf. Innerer Verderb aber gehört an sich nicht zu den Gefahren der See, und nur, wenn er durch solche unmittelbar entstanden ist, wie nach einer Strandung oder in Folge von feindlicher Nehmung, wird der Geber den dadurch verursachten Schaden tragen müssen, in sofern der verbodmete Gegenstand weniger werth wird als die Bodmereiforderung. Aber dann muß er es nur aus dem Grunde, weil eben Strandung und Nehmung zu den vom Geber gelaufenen Gefahren gehört, und weil die durch eine solche Gefahr entstandenen Schäden davon nicht füglich zu trennen sind. Slitage ist nach denselben Grundsätzen wie innerer Verderb zu behandeln. Dies ist ganz in Uebereinstimmung mit den beim Seehandel geltenden Grundsätzen, so giebt z. B. Schaden, der aus innerem Verderb entsteht, keinen Anspruch auf Havarie grosse, ja wenn Fahrlässigkeit des Eigenthümers dabei nachgewiesen werden kann, so muß er sogar die übrigen Betheiligten entschädigen; ebenso wird innerer Verderb von der vom Versicherer zu ersetzenden Havarie particulaire ausgeschlossen; und es ist mithin nur zu rechtfertigen, wenn dieselben strengeren Grundsätze, welche mittelbar zur Sicherheit der Schifffahrt, folgeweise zu derjenigen von Leben und Eigenthum beitragen, auch bei der Bodmerei zur Anwendung kommen.

Ueber No. 8 ist wenig zu sagen. Wenn darin die sonst in Gesetzen vorkommende Bedingung, der Verlust müsse durch eine vom Geber gelaufene Gefahr entstanden sein, nicht aufgenommen wurde, so unter-

Digitized by Google

blieb dies, weil es sich von selbst verstehet, daß der Bodmereibrief die Grundlage der gegenseitigen Pflichten und Rechte bilden muß. War darin also eine besondere Art der Gefahr, z. B. Kriegsgefahr, ausdrücklich ausgeschlossen, und wurde der verbodmete Gegenstand vom Feinde genommen, so kann der Bodmereinehmer durch den Verlust des Unterpfandes nicht frei kommen. Die übrigen Ausnahmen von der Gefahr des Gebers sind aber schon in No. 7 namhaft gemacht.

Soweit wäre Alles den bestehenden Gesetzen und Usancen aller Seehandel treibenden Staaten gemäß, oder doch mit denselben vereinbar, und nur No. 9 würde würde nicht conform damit sein, denn nach englischen Gebräuchen und Rechten hat der Geber keinen Anspruch auf das vor Vollendung der Reise vom verbodmeten Gegenstande etwa Geborgene, und nach französischem und spanischem Gesetze soll, wie wir oben gesehen haben, bei Bergungsfällen der Assekuradeur mit dem Bodmeristen concurriren, während mit holländischem und preußischem Gesetze die vorgeschlagene Fassung dem Wesen nach übereinstimmt. Wir glauben nachgewiesen zu haben, daß die Concurrenz zwischen Assekuradeur und Bodmerist an sich unrichtig ist, denn dem muß das Geborgene gehören, der getechten Anspruch daran hat, und es bliebe demnach nur zu untersuchen, welches Verfahren richtiger ist, das englische oder das holländische und preußische. Für die englische Behandlungsweise ließe sich der Inhalt des Bodmereivertrages anführen, welchem zufolge die Schuld am Bestimmungsplatze zurückbezahlt werden soll, woraus denn die Consequenz gezogen wird, daß alle Rechten und Pflichten aufhören, wenn die eine Grundbedingung, die glückliche Ankunft am Bestimmungsplatze, nicht erfüllt wird. Dagegen spricht noch der wichtige Umstand, daß mit dem Gelde des Bodmereigebers der verbodmete Gegenstand befähigt wurde, die Reise fortzusetzen oder anzutreten, daß die mit solchem Gelde bezahlten Anschaffungen im verbodmeten Gegenstand enthalten sind, und daß es also höchst unbillig ist, wenn dem Bodmereigeber alles Anrecht in Bergungsfällen abgesprochen werden soll. Schon aus Billigkeitsrücksichten empfiehlt sich demnach die vorgeschlagene Fassung, außerdem aber, weil sie mit den in den meisten Ländern geltenden Gesetzen im Einklange ist, oder doch denselben ziemlich nahe kommt.

Wenn darüber nichts gesagt wurde, wie es gehalten werden soll, wenn das Unterpfand durch Seeunfälle im Werth vermindert den Bestimmungsplatz erreicht, so möge Folgendes zur Erläuterung und Begründung dienen: Der Bodmereinehmer verspricht im Bodmereibriefe die Zahlung von Capital und Prämie nach Ankunft am Bestimmungs-

Digitized by Google

platze. Diese Zusage ist schon in den jetzt üblichen Formularen unbedingt gegeben, und zur festen Haltung der Zusage wird das Unterpfand gestellt. An den Ertrag desselben soll der Geber, wenn die Zahlung nicht zur bestimmten Zeit erfolgt, sich halten. Bündiger als ein solches Versprechen kann nichts sein, ein bestimmter ausgedrücktes Verhältniß zwischen Schuldner und Gläubiger kann es nicht leicht geben; es ist also nicht der mindeste Nutzen einzusehen von gesetzlichen Bestimmungen über etwa eintretende Fälle, wo das Unterpfand zur Befriedigung des Bodmeristen nicht hinreicht. Im Gegentheil könnten Gesetze nur dazu beitragen, Verwirrung herbeizuführen. Denn was die persönliche Haftungspflicht des Nehmers betrifft, so wird an sich ein Unterschied stattfinden müssen, ob der Gegenstand der Bodmerei ein Schiff ist oder ein Quantum Waaren; denn bei Schiffen gilt, mehr oder minder beschränkt, der Grundsatz: daß Rheder nur so weit verhaftet sind, als Schiff und Fracht reicht, was bei Waaren nicht der Fall ist. Ueberhaupt aber muß als Grundbedingung festgehalten werden: die Verpflichtung zur Rückzahlung der Bodmereischuld; das Vermögen oder Unvermögen findet sich von selbst und das dann weiter sich Ergebende ist nach besonderen Regeln zu beurtheilen.

Wenn nun in No. 9 bei Bergungsfällen dem Bodmeristen das Geborgene nur bis zum Belauf der Capitalforderung, ohne Bodmereiprämie zugesprochen wird, so scheint gewissermaßen eine Härte darin zu liegen, daß er einen Theil der Gefahr ohne verhältnißmäßige Vergütung dafür zu erhalten, gelaufen haben soll. Aber da die Prämie den Preis für das Laufen der ganzen Gefahr in sich schließt, und von einem theilweisen Laufen der Gefahr der Nehmer keinen Nutzen erzielte, so ist es nicht mehr als billig, ihn von der Bezahlung der Prämie zu befreien. Hier möge auch noch des selten vorkommenden Falles gedacht werden, wo ein Schiff zum Abgangshafen zurückzukehren gezwungen wurde, und dann die beabsichtigte Reise aufgegeben werden mußte. Wie es alsdann, bei Rückgabe des Capitals, mit der Bezahlung der Prämie gehalten werden soll, darüber schweigen die Partikulargesetze, und wohl mit Recht. Die meisten Schriftsteller, wie wir oben gesehen, sind der Ansicht, daß die Prämie bezahlt werden muß, wenn das Risiko seinen Anfang genommen hatte. Diese Ansicht scheint jedoch nicht unbedingt richtig zu sein. Es wäre doch wohl zunächst zu untersuchen, aus welcher Ursache das Schiff zurückkehren und die Reise aufgeben mußte. Lag die Ursache in einer vom Geber übernommenen Gefahr, so würde es gewiß seltsam sein, ihm eine Prämie zuzuerkennen, denn diese hatte der Nehmer nur im Hinblick auf die

Digitized by Google

Beendigung der Unternehmung ausgelobt. Mußte aber das Schiff wegen einer Gefahr, die der Geber nicht gelaufen hatte, zurückkehren, so liegt die Sache schon anders, obgleich es selbst dann unbillig erscheinen muß, wenn der Nehmer nun außer der verlorenen Reise auch noch die volle Bodmereiprämie tragen soll. Unter solchen Umständen wird also eine gütliche Verständigung das nächste sein, und wenn diese nicht gelingt, die Anrufung des Gerichts, welches, durch spezielle Gesetze nicht gebunden, jeden Fall nach seiner Eigenthümlichkeit entscheiden kann.

Zum Schlusse möge noch erwähnt werden, daß die in besonderen Abschnitten des Seerechts behandelten Gesetze über Priorität der Forderungen an Schiffe dem Wesen nach schon mit einander übereinstimmen, indem bei allen der Grundsatz zur Anwendung kommt, daß zunächst solche Ansprüche befriedigt werden müssen, welche aus Unkosten entspringen, die zur Rettung und Erhaltung des Schiffes verwendet worden waren. Die festgesetzten Fristen betreffend, nach deren Ablauf das Klagerecht wegen Forderungen aus Bodmereibriefen verjährt, so stimmen die Gesetzgebungen Frankreichs, Spaniens und der Niederlande darin überein, indem sie den Termin auf 5 Jahre setzen, während nach preußischem Recht das dingliche Recht nach Ablauf eines Jahres erlischt. Endlich die Assekuranzgesetze der verschiedenen Staaten anlangend, so wäre eine größere Gleichförmigkeit der in denselben vorkommenden, auf Bodmerei Bezug habenden Stellen allerdings sehr wünschenswerth, ist aber nicht so unumgänglich nothwendig, wie die Uebereinstimmung der Bodmereigesetze selbst.

Digitized by Google

Zweite Abtheilung.

Ueber Havarie grosse.

I. Einleitendes.

Bei allen Seeschifffahrt treibenden Völkern ist es einstimmig als recht anerkannt worden, daß ein Schaden oder ein Verlust der durch freiwillige Aufopferung eines Theiles des Schiffes oder der Ladung herbeigeführt wurde, mit der Absicht dadurch Schiff und Ladung zu retten, von denen gut gemacht werden muß, deren Eigenthum durch das gebrachte Opfer vor dem Untergange bewahrt worden ist. Die Billigkeit sprach so klar für eine derartige Vergütung, daß es keiner weiteren Begründung bedurfte, um überall den eingeführten Gebrauch zum Gesetz zu erheben, ein Gesetz, das aus der grauen Vorzeit herstammt, dessen Grundgedanke aber noch immer derselbe geblieben ist, und woraus das jetzt bestehende Institut der großen Havarie, oder der Havarie grosse sich entwickelt hat. Denn so wie man einen jeden Seeschaden, mochte derselbe sich nun am Schiff oder an der Ladung zutragen, als Havarie bezeichnete, so mochte es wohl nahe liegen einen Schaden, an welchem Alle betheiligt waren, einen großen Schaden, große Havarie, zu nennen; damit wird freilich die Abstammung des Ausdrucks selber noch nicht erklärt, doch kommt es an dieser Stelle auch um so weniger darauf an, als selbst Sprachforscher von Beruf trotz aller Bemühungen eine unbedingt als richtig anzunehmende Ableitung bis jetzt noch nicht gefunden haben.

Wenn nun zwar folgende Grundbedingungen zu jeder Havarie grosse überall als erforderlich anerkannt werden, nämlich:

1) eine unmittelbar drohende Gefahr;
2) ein mit Absicht zur Rettung des Ganzen aufgeopferter Theil;
2) die gelungene Rettung;

und es also scheinen möchte, daß gesetzliche Bestimmungen über Havarie grosse beinahe ganz entbehrt werden könnten, so sind diese dennoch im Laufe der Zeiten zu einer ansehnlichen Ausdehnung angeschwollen, und

Digitized by Google

es haben dabei in den verschiedenen Ländern mehr oder weniger wesentliche Abweichungen von der einfachen Grundregel stattgefunden, ja fast alle Gesetzgebungen enthalten im Capitel von der Havarie grosse offenbare Irrthümer, denen entgegen zu arbeiten, die Theorie sich zur Aufgabe machen muß, so wie sie sich auf der andern Seite bestreben soll, zur Vereinfachung der Gesetzgebung das ihrige beizutragen.

Bevor es aber möglich ist Mittel und Wege zur Beseitigung eines Uebelstandes anzugeben, ist es nothwendig, daß man Ursache und Beschaffenheit des Uebels genau erkenne. Diese Regel auf die Gesetze über Havarie grosse angewandt, muß also zunächst gefragt werden, wie ist es gekommen, daß sie so weitschweifig sind, und daß sie so manches Verkehrte enthalten; und da dünkt uns die Antwort nicht allzu schwer zu sein. Es scheint nämlich auf der Hand zu liegen, daß ein Streben nach größter Deutlichkeit auf der einen Seite, und ein falsches Billigkeitsgefühl auf der andern dazu geführt haben, Einiges als zur Havarie grosse gehörig ausdrücklich namhaft zu machen, was immer unzweifelhaft als solche gegolten, Einiges aber dazu zu zählen, was oberflächlich betrachtet den Schein eines Anspruchs für sich hat, eine strengere Prüfung aber nicht ertragen kann. Ferner sind manche Gesetze über Ausmittelung des Schadens, über Berechnung des beitragenden Werths, und über die Beitragspflicht erlassen, welchen zwar eine als allgemein gültig anerkannte Regel zum Grunde liegt, deren buchstäbliche Befolgung aber, weil eben keine Regel ohne Ausnahme ist, mitunter die größte Ungerechtigkeit im Gefolge haben würde, was dann nicht vorkommen dürfte, wenn die Gesetzbücher nur die wichtigsten Principien feststellten, die Behandlung der Nebenumstände und Nebensachen aber den Lehrbüchern überließen und dem Leben. Denn häufig bietet ein Havarie grosse-Fall der Beurtheilung Einzelheiten dar, die eine noch so weise Gesetzgebung nicht vorhersehen konnte und von deren Entscheidung oft wichtige Interessen berührt werden; und selten kommt ein Fall vor, der ganz eben so schon früher da gewesen, so daß also am Ende nur die Erkenntniß und Befolgung richtiger Grundsätze vor Irrthum bewahren kann.

Um aber die leitenden Grundsätze zu erkennen, kommt es zunächst darauf an, daß man sich eine klare Vorstellung von dem Wesen der Frachtschifffahrt verschaffe. Es macht sich nämlich der Schiffer verbindlich gegen die zu empfangenden Frachtgelder die eingeladenen Güter an den Ort ihrer Bestimmung zu führen, woraus denn ganz natürlich folgt, daß er alle beim Abschluß des Frachtcontrakts vorhandenen und ihm bekannten Hindernisse oder doch solche, die ihm bekannt sein konn-

Digitized by Google

ten, zu beseitigen und zu überwinden suchen muß, ohne dafür Anspruch auf Extra-Vergütung zu bekommen. Hatte er also, um ein Beispiel anzuführen, eine Ladung nach einem Platze angenommen, der wegen immer vorhandener Seichtigkeit des Fahrwassers mit völlig beladenem Schiffe nicht zu erreichen ist, so gewinnt er für Lossen in Leichterfahrzeuge keinen Anspruch auf Havarie grosse; eben so wenig, wenn bei der Annahme der Frachtgüter eine Kriegsgefahr existirte und im Abladeplatz bekannt war, und er später eben dieser Kriegsgefahr wegen einen Nothhafen suchen muß. Nun kann es sich aber ereignen, daß vor jenem seichten Hafen eine gemeinschaftliche Gefahr, etwa feindliche Verfolgung, droht oder daß außer jener Kriegsgefahr der lecke Zustand des Schiffes das Einlaufen nöthig macht, wo denn allerdings ein Anspruch auf Havarie grosse durch das Lossen und durch das Einlaufen erworben wird; nur würde im ersten Falle der gewöhnliche Leichterlohn, im zweiten das über die Dauer der Reparatur hinausgehende Liegen des Schiffes von der zu berechnenden Summe abzusetzen sein; woraus sich also ergiebt wie mißlich es sein würde, wollte die Gesetzgebung es versuchen, etwas allgemein gültiges über derartige Fälle zu erlassen.

Zu den Pflichten des Schiffers, nach deren Erfüllung derselbe erst Anspruch auf Fracht und Havarie grosse machen kann, gehört auch, daß er zu der vorhabenden Reise ein in jeder Hinsicht seetüchtiges Schiff liefere; er muß also dafür sorgen, daß es fest und dicht, wohlbemannt und gut und genügend verproviantirt sei; ferner muß er es während der Reise in seetüchtigem Zustande erhalten. Findet sich also, daß ein bei der Abfahrt schon vorhandener Schaden am Schiffe zum Einlaufen in einen Nothhafen zwang, oder mußte wegen Krankheit der Mannschaft oder wegen Mangel an Proviant eingelaufen werden, so können nach strengem Rechte die durch das Einlaufen und den Aufenthalt im Nothhafen entstandenen Unkosten keinen Anspruch auf Havarie grosse begründen, wenngleich die Gesetzgebung einiger Länder oder doch die Praxis etwas milder ist, und es auch mit den Kosten des Einlaufens selbst, als Lootsgeld, etwaigen Hülflohn, schon eine andere Bewandtniß hat, indem herhorgehoben werden kann, daß ein schlecht bemanntes, ungenügend verproviantirtes oder sonst seeunfähiges Schiff auf See in einer drohenden Gefahr sich befindet.

Wie nun nach den strengeren Seerechten, z. B. in Spanien, der Schiffer vom Ladungsinteressenten keinen Beitrag zu Unkosten und Opfern erzwingen kann, die ihren Grund in den inneren Mängeln und Schäden des Schiffes haben, so können auf der andern Seite die La-

Digitized by Google

dungsinteressenten den Schiffer zu einem Beitrage nicht heranziehen, wenn innerer Verderb der Güter die Ursache ihrer Forderung ist. Wenn also eine Ladung oder einzelne Bestandtheile derselben sich von selbst erhitzen oder entzünden, und es muß davon geworfen werden, so giebt ein solcher Seewurf keinen Anlaß zur Havarie grosse, selbst wenn man von der buchstäblichen Vorschrift der meisten Gesetze absehen will, nach welchen nur solche Waaren, die zur Erleichterung des Schiffes im Sturm oder bei feindlicher Verfolgung geworfen wurden, zur Havarie grosse gezählt werden, und auch wenn man es nicht gelten lassen will, daß in dieser Beziehung Schiffer und Ladungsinteressenten gleichgestellt sind, wenn es bestritten wird, daß innerer Verderb die Havarie grosse ganz ausschließt, so kommt doch der wesentliche Umstand dabei in Betracht, daß der Schiffer nur seine Pflicht erfüllt, wenn er nicht zu rettende, bereits beschädigte und dem gemeinen Besten Gefahr drohende Gegenstände beseitigt, eben so wie es bloße Pflichterfüllung ist, wenn er sich eines bereits gebrochenen Mastes, der an die Seite des Schiffes stoßt und dieses zu beschädigen droht, durch Kappen entledigt.

Haben wir nun gesehen, daß aus einer Erfüllung der beim Eingehen des Befrachtungscontrakts und durch denselben stillschweigend oder ausdrücklich übernommenen Pflichten ein Anspruch des Schiffers auf Havarie grosse nicht erwachsen kann, so können wir zu dem Positiven übergehen, den oben aufgezählten drei Erfordernissen zur Havarie grosse, die vereint vorhanden sein müssen, wenn gewisse Schäden und Kosten vom Ganzen getragen werden sollen. Also zuerst: die unmittelbar drohende Gefahr betreffend, so versteht es sich, daß dieselbe allen Betheiligten gedroht haben muß, um von allen einen Beitrag zu dem gebrachten Opfer verlangen zu können; es konnte für den Schiffer die größte Gefahr des Einfrierens im Abgangshafen vorhanden sein, weshalb er sich zu ungewöhnlichen Ausgaben entschließen mußte, aber solche Ausgaben dürfen nicht zur Havarie grosse gezählt werden, denn vornehmlich wurden sie doch gemacht, um den Frachterwerb zu ermöglichen; eben so, wenn gelichtet werden muß, um in See kommen zu können, oder wenn Dampfschiffe vorgespannt werden, um die Reise zu beschleunigen. Alles dieses giebt keinen Anspruch auf Havarie grosse, mochte auch die Ladung beim Einfrieren und durch längeren Aufenthalt Schaden erleiden können, mochte dies selbst ziemlich gewiß sein, so lag doch keine unmittelbare Gefahr vor, sondern in Bezug auf die Ladung nur die Furcht vor einer Gefahr, und darin stimmen alle Schriftsteller überein, daß die bloße Furcht nie Anlaß zur Havarie grosse sein kann.

Digitized by Google

Zweitens: ein mit der Absicht zur Rettung des Ganzen aufgeopferter Theil. Wenn überhaupt eine Trennung der zur Havarie grosse nothwendigen Kennzeichen gedacht werden dürfte, so könnte man dies Erforderniß den eigentlichen Angelpunkt nennen, um welchen Frage und Entscheidung in den meisten zweifelhaften oder streitigen Fällen sich bewegen sollten; man braucht nur an die in manchen Ländern als zulässig anerkannten aus einer sogenannten freiwilligen Strandung, und aus Schaden durch Prangen herstammenden Ansprüche auf Havarie grosse zu denken; wie haben sich namhafte Schriftsteller bemüht, die Gerechtigkeit oder doch die Billigkeit der betreffenden Gesetze beweisen zu wollen. Zunächst hat man natürlich behauptet, das Schiff, als ein Theil des Ganzen, werde beim freiwilligen Stranden der Beschädigung ausgesetzt, um dadurch das Ganze zu retten; es werde beim Stranden versucht, das Ganze in mindere Gefahr zu bringen, und wenn dabei das Schiff einen Schaden erleide, so sei es nicht mehr als recht und billig, daß die Ladung dazu contribuire, ebenso wie beim Kappen eines Mastes ein anderer, der mit verloren gehe, und zwar gegen die ursprüngliche Absicht, dennoch unzweifelhaft zur Havarie grosse gehöre, so sei dahin auch nicht beabsichtigter Schaden am Schiffe zu zählen, der bei der freiwilligen Strandung entstehe. — Gründe und Gegengründe mit Angabe der Autoritäten, so wie meine Begründung der Unzulässigkeit der freiwilligen Strandung als Havarie grosse Schaden sind in meinem „Handlexikon für Rheder ꝛc.“ Seite 39 fl. zu finden, worauf, so wie auf das unten bei Phillips Gesagte, hier verwiesen werden kann; das Wesentliche meiner Begründung ist aber wie folgt:

Daß die Mehrzahl der Autoritäten für die Zulässigkeit der freiwilligen Strandung ist, kann um so weniger in Betracht kommen, als in rein wissenschaftlichen Fragen Majoritäten nicht endgültig entscheiden können. Die beigebrachten Gründe müssen eben stichhaltig sein, und das scheinen sie nicht zu sein. Der allgemeine Gebrauch kann etwas Verkehrtes nicht zu etwas Vernunftgemäßem umwandeln; der freiwillige Entschluß, den kleinern Theil zur Rettung des Ganzen zu opfern, würde nur dann zur Erwägung kommen können, wenn wirklich der Werth des Schiffes geringer ist, als derjenige der Ladung; und da dies nicht immer der Fall ist, so wird sich dadurch ein Princip nicht feststellen lassen. Außerdem aber ist die Strandung eine der größten Gefahren der Schifffahrt, eine solche Gefahr zu vermeiden muß alles aufgeboten werden, also kann von einer Aufopferung zum gemeinschaftlichen Besten nicht die Rede sein, wenn der Schiffer absichtlich eine solche Gefahr aufsucht; dann auch wird die Rettung aus Lebensgefahr

Digitized by Google

immer der Hauptbeweggrund zur Strandung sein; und was die von Einigen vorausgesetzte Ueberlegung bei Auswahl der zur Strandung günstigsten Stelle betrifft, so wird es sich nur in höchst seltenen Fällen nachweisen lassen, daß dem Schiffer die Möglichkeit geboten war, eine solche Auswahl zu treffen; theils hindert daran die Richtung und Stärke des Windes und die Beschaffenheit der Takelage, theils die mangelhafte Kenntniß der Oertlichkeit. Endlich ist es eine zu große Verlockung für den nicht versicherten Schiffer, wenn die Ladung ihm den Verlust des Schiffes ersetzen soll. Bei andern Aufopferungen, als Seewurf, Kappen u. s. w. kann der Hergang und Thatbestand genau nachgewiesen werden, bei der freiwilligen Strandung bleibt manches im Dunkel.

Wenn keine Gefahr vorhanden wäre, derartige handgreifliche Verkehrtheiten, die zwar an einigen Orten zu Recht bestehen, darum aber noch nicht zu rechtfertigen sind, in das allgemeine deutsche Seerecht hinüber genommen zu sehen, so könnte es bei obigen Andeutungen sein Bewenden haben; da man aber nicht wissen kann, ob die im Entwurf bereits enthaltene Bestimmung, freiwillige Strandung solle zur Havarie grosse gerechnet werden, Gesetzeskraft erhält, so ist es völlig gerechtfertigt, wenn noch Einiges hier nachgefügt und näher ausgeführt wird, um wenigstens das Seine versucht zu haben, diesen den alten einfachen Gesetzen aufgepfropften Unverstand wieder zu beseitigen.

Bei jeder absichtlichen und gesetzlich erlaubten Strandung wird die Ursache entweder ein überhand nehmender nicht mehr zu bemeisternder Leck oder überhaupt ein seeunfähig gewordenes Schiff, ein nicht länger zu vermeidender Legerwall, oder endlich feindliche Verfolgung der Beweggrund sein. In allen diesen Nothzuständen würde der Schiffer gewiß unverantwortlich handeln, wenn er nicht, bevor er das Schiff auf den Strand setzte, die ihm gebotenen Mittel benutzte, die drohende Gefahr zu überwinden. Er wird also aus allen Kräften pumpen lassen, er wird, wenn er in Legerwall gerathen ist, es versuchen, mittelst der Segel und durch geschicktes Manövriren wieder die hohe See zu gewinnen, und hat er einen Feind hinter sich, so wird er alles aufbieten, ihm zu entrinnen, wenn er sich nicht zur Wehr setzen kann. Nur wenn er den gewissen Verlust vor Augen hat, wird er versuchen den Strand zu gewinnen. Er hat keine Auswahl, ihm steht kein anderer Weg offen, er gehorcht der zwingenden Nothwendigkeit, indem er das Schiff stranden lässet. Und diesen Act der Verzweiflung führt er nicht etwa aus in der fast sicheren Ueberzeugung der Rettung des Ganzen oder nur des größern Theils, sondern nur in der unge-

Digitized by Google

wissen Hoffnung, etwas oder doch so viel wie möglich zu bergen, aber gewiß in den weitaus am häufigsten Fällen, zunächst um Leben und Freiheit zu retten. Wie ganz anders beim Seewurf, beim Kappen und dergleichen unzweifelhaften Handlungen der Havarie grosse. Befürchtet er das Untersinken des Schiffes oder das Umschlagen desselben und schreitet er zum Werfen oder zum Kappen, so kann er mit fast mathematischer Gewißheit, sofern nur der beabsichtigte Seewurf, das beabsichtigte Kappen gelingt, auf die Rettung des Ganzen aus der unmittelbar drohenden Gefahr rechnen. Und die Zerstörung des betreffenden Theils, der ohne Zusammenhang mit dem vorliegenden Zweck eine unerlaubte Handlung sein würde, wird eben durch diesen gerechtfertigt; und während man jenes Stranden, streng genommen, nur als eine Erfüllung der vom Schiffer übernommenen Pflichten ansehen kann, wird man eine wirkliche Aufopferung, als Seewurf und Kappen, nie dazu zählen können; denn das Unterlassen einer Aufopferung kann man dem Schiffer nicht als Pflichtversäumniß anrechnen. — Nach diesem Allen kann die freiwillige Strandung nur als eine Bergung aus Gefahr angesehen werden, ohne daß Havarie grosse daraus abgeleitet werden darf; eben so wenig als wenn ein Schiff bei feindlicher Verfolgung in Brand gesteckt wird, während die Mannschaft im Boote an's Land flüchtet, und nun das zufälliger oder nothwendiger Weise von der Ladung an's Land Getriebene zu dem Verlust des Schiffes contribuiren sollte.

Mit dem Prangen hat es insofern dieselbe Bewandtniß, als es ebenfalls mit Unrecht zur Havarie grosse gezählt wird. Es soll nämlich als absichtliche freiwillige Aufopferung gelten, wenn, um der Strandung oder einem verfolgenden Feinde zu entgehen, auf ungewöhnliche Weise mit den Segeln forcirt wird und dadurch das Takelwerk oder das Schiff Beschädigung erleidet. Dagegen aber muß hervorgehoben werden, daß es eben zur Pflichterfüllung gehört, wenn der Schiffer alle ihm zu Gebote stehenden Mittel anwendet, um einen Verlust zu verhüten, daß die Segel ja nur in der Absicht beigesetzt werden, dem Strande oder dem Feinde zu entrinnen, nicht aber, um aufgeopfert zu werden, denn das Wegfliegen der Segel oder das durch den übermäßigen Druck der Segel herbeigeführte Brechen der Rundhölzer würde geradezu die Absicht des Schiffers vereiteln, und das Schiff um so gewisser an den Strand oder in die Gewalt des Feindes bringen. Ferner werden die Segel dazu angeschafft, das Schiff fortzubewegen, sie werden also in der Nähe des Strandes ebenfalls dazu gebraucht; daß sie dadurch einem höheren Grade der Abnutzung ausgesetzt sind, als wenn sie unter

Digitized by Google

gewöhnlichen Umständen ihren Dienst thun, ist leicht zu begreifen, aber nicht, daß daraus ein Grund zum Beitrage der Ladung herzuleiten ist; eben so wenig, als wenn die Mannschaft für die Ausübung ihres Berufs eine Extravergütung von der Ladung beanspruchen wollte dafür, daß ihr Dienst gelegentlich ausnehmend sauer gewesen ist.

Dies führt zu einem andern Thema, das schon oft ein Gegenstand weitläufiger Erörterung gewesen ist, ob nämlich die Heilungs- und Verpflegungskosten der bei Vertheidigung des Schiffs Verwundeten und die dabei verbrauchte Munition in Havarie grosse ersetzt werden müssen. Die Verwundung der Seeleute in Gefechten ist doch ganz gewiß ein zufälliges Ereigniß; man kann nicht sagen, daß dieselbe eine nothwendige Folge der Vertheidigung ist, und so viel wir uns erinnern, hat auch bis jetzt noch Niemand gewagt, so etwas zu behaupten; um so mehr ist es zu verwundern, daß Heilungs- und Verpflegungskosten so ganz ohne Grund zur Havarie grosse gezählt worden sind. Und was die bei der Vertheidigung des Schiffes verbrauchte Munition betrifft, so wurde sie ja zu dem Zweck verbraucht, wozu sie ursprünglich war angeschafft worden. Wenn ein Schiffer Ersatz in Havarie grosse für Segel, Taue und Proviant beanspruchen wollte, weil diese Gegenstände während der Reise verbraucht wurden, so würde man ein solches Verlangen geradezu unsinnig finden, und den Schiffer daran erinnern, daß derartige Ausgaben aus der Fracht zu tragen seien. Und strenge genommen, liegt die Sache ebenso bei Schiffen, die Vertheidigungsmittel an Bord haben, und diese benutzen.

Legt man die vorstehend entwickelten Grundsätze als Maßstab an, so findet sich für die Vergütung von Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthalts in einem Nothhafen eben nicht viel Tröstliches, als der in vielen Ländern bestehende Gebrauch oder dessen gesetzliche Sanctionirung. Es lässet sich nicht behaupten, daß die Beibehaltung der Mannschaft eine nothwendige Folge des Einlaufens ist, denn die Ursache, weshalb die Leute in Kost und Lohn bleiben, liegt anderswo, nämlich in dem contraktlichen Verhältnisse zwischen Schiffer und Mannschaft. Wenn der Schiffer auch wollte, er darf sie nicht entlassen. Außer dem aber hat er die Verpflichtung gegen seine Befrachter übernommen, während der betreffenden Reise das Schiff in seefähigem Zustande zu halten, dazu gehört aber auch die nöthige Bemannung des Schiffes. Strengere Rechtsanschauungen, so in England, kennen die Vergütung von Kost- und Monatsgeld gar nicht; in einigen Ländern, als in Spanien und Frankreich, sucht man zu vermitteln, indem eine Vergütung stattfindet, wenn die Schäden, die

Digitized by Google

zum Einlaufen zwangen, zur Havarie grosse gehören, und zugleich die Befrachtung des Schiffs monatweise geschehen war, wodurch denn freilich in den meisten Fällen Kost- und Monatsgeld ausgeschlossen wird. In denjenigen Ländern, wo es herkömmlich oder gesetzlich ist, eine derartige Vergütung zuzulassen, würde es also bei Feststellung der Usanzen oder bei Revision der Gesetze darauf ankommen, die Frage einer unparteiischen und gründlichen Erörterung zu unterziehen, ob Billigkeitsrücksichten oder Zweckmäßigkeitsgründe wirklich so überwiegend sind, um den Rhedern gleichsam das Zugeständniß zu machen, daß die Mannschaft in gewissen Fällen auf Kosten der Gesammtheit unterhalten wird, ob die Rhederei einer solchen Concession bedarf, und ob diese in der That ein Interesse des Rhedergeschäfts ist; wenn dann der Seehandel der betreffenden Länder im Großen und Ganzen betrachtet, und mit demjenigen Großbritanniens verglichen wird, so dürfte die Entscheidung nicht zu Gunsten der besagten Vergütung ausfallen.

Vergleicht man die jetzige Lehre der Havarie grosse mit dem, was in älteren Gesetzen darüber bestimmt worden ist, so findet sich, daß im Lauf der Zeiten manche Neuerung sich eingeschlichen hat, die als ein Rückschritt betrachtet werden muß, ja, daß es fast scheint, als ob die klaren Vorschriften der älteren Gesetze manchmal auf ganz verkehrte Weise in die neuere Gesetzgebung übergegangen sind. Dies ist namentlich der Fall, wenn hie und da *Schaden*, der *durch An- oder Uebersegelung* entstanden war, zur Havarie grosse gerechnet wird. Die älteren Gesetze (Oleron und Wisby) schreiben nämlich vor, daß Schaden an Schiff *und* Gut, so wenn Weine durch das Zusammenstoßen der Schiffe auslecken, und dies Zusammenstoßen ein zufälliges war, über beide Schiffe und Ladungen vertheilt werden soll; das hanseatische Seerecht spricht nur von Schaden an den *Schiffen*, der dann über beide Schiffe geschlagen werden soll. Bei jenen Bestimmungen von Oleron und Wisby lag vermuthlich die frühere allzu ideelle Anschauung von der Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung zum Grunde, die aber in solcher Weise nicht besteht, wie jetzt allgemein anerkannt wird. Demungeachtet wird in Holland und in Hamburg Schaden durch Ansegelung als Havarie grosse dispachirt, auch wenn die Ladung gar keinen Schaden genommen hat. Das Verkehrte dieses Verfahrens muß auch wohl den Verfassern des Entwurfs zum allgemeinen deutschen Seerecht eingeleuchtet haben, denn in diesem wird der Ansegelung bei der Havarie grosse nicht gedacht.

Wir gehen jetzt über zu dem dritten Erfordernisse zur Havarie grosse, der *gelungenen Rettung*.

Digitized by Google

So viel steht unzweifelhaft fest, daß von einer Beitragspflicht gar keine Rede sein kann, wenn ungeachtet des gebrachten Opfers Schiff und Ladung total verunglücken und nur die Mannschaft mit dem Leben davon kommt, um über den Hergang Kunde geben zu können. Und auch darüber herrscht jetzt wohl wenig Meinungsverschiedenheit mehr, daß ein gebrachtes Opfer, etwa über Bord geworfene, dann aber geborgene Waaren zu dem nach dem Wurf stattgefundenen Verlust von Schiff und Ladung keinen Beitrag zu leisten haben. Anders liegt aber nach vielen Schriftstellern und Gesetzen die Sache, wenn nach dem Seewurf oder Kappen das Schiff zertrümmert und dann von Schiff und von den darin befindlich gewesenen Waaren etwas geborgen wird. Alsdann sollen diese geborgenen Gegenstände für ihren wahren Werth nach Abzug von Berglohn und Unkosten zu dem früher gebrachten Opfer beitragen; denn die Eigenthümer des Geworfenen oder Gekappten würden ja, wenn die Aufopferung nicht geschehen wäre, mindestens etwas gerettet haben, eben so wie die übrigen Interessenten, und die Beitragspflicht nehme in dem Augenblick der betreffenden That ihren Anfang; überhaupt aber komme es bei der Havarie grosse nur auf eine zeitweilige Rettung an, um die Beitragspflicht zu begründen. — Nach unserer Ansicht sollte jedoch dieser Punkt in den Gesetzbüchern gar nicht zur Sprache gebracht werden, weil hier die näheren Umstände des gegebenen Falls die richtige Entscheidung herbeiführen müssen. Liegt ein reiner Bergungsfall vor, so sollte an eigentliche Havarie grosse nicht gedacht werden, wenn gleich auch bei der Bergung manche Unkosten nicht speziell auf die geborgenen Gegenstände vertheilt werden können, sondern über den geretteten Werth geschlagen werden. Dann auch müßte immer nur die Erreichung des Bestimmungsplatzes oder doch die Ablieferung der Ladung an die Empfänger als Kennzeichen der gelungenen Rettung betrachtet oder doch als allgemeine Regel gedacht werden; die wenigen Ausnahmen, wo nach der Zertrümmerung des Schiffes und theilweiser Rettung wegen eines vorher stattgefundenen Seewurfs Anspruch auf Havarie grosse allenfalls erhoben werden könnte, werden dann am besten ihre rechte Erledigung finden, während positive Gesetze über höchst selten vorkommende Ausnahmefälle derselben im Wege sein könnten.

Soll ein Anspruch auf Havarie grosse regulirt werden, so ist es die Pflicht des Schiffers, daß er die nöthigen Beweise einliefere, wobei es keinen Unterschied macht, ob der Schiffer eine Forderung an die Ladung hat, oder ob wegen Seewurfs von Gütern die Ladung der empfangende Theil ist, denn der Schiffer ist der gesetzliche Vertreter von

Digitized by Google

Schiff und Ladung, soweit die Vorfälle der Reise in Betracht kommen. Den Beweis über die Havarie grosse selbst führt er durch seine und seiner Mannschaft Aussage, worüber von einer dazu competenten Behörde ein Schriftstück, die Verklarung, aufgenommen wird. Diese beruht im Wesentlichen auf den im Schiffstagebuch, dem Journal, enthaltenen Angaben, und nur, wo ein solches, wie bei einigen Küstenfahrern, nicht geführt wurde, oder wo es durch Seeunfall verloren gegangen, ist eine Verklarung aus dem Gedächtnisse zu gestatten. Ein Gegenbeweis gegen die Verklarung ist zulässig, aus leicht begreiflichen Gründen wird derselbe aber immer sehr schwierig zu führen sein; denn etwaige Einreden können in den meisten Fällen nur aus inneren Widersprüchen der Verklarung hergeleitet oder auf Grund etwa irrig aus dem Journal entlehnter Angaben erhoben werden, wenn nicht etwa der Inhalt der Besichtigungsatteste und der Rechnungen über Anschaffungen einen Anhaltpunkt für den Widerspruch der Betheiligten darbietet.

Es ist jetzt noch zu erwähnen, welche Gegenstände zu dem gebrachten Opfer beizutragen haben, und für welchen Werth.

Allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend ist es gewiß, daß alles Gerettete zu dem Preise der Rettung seinen Beitrag zahlen muß, und zwar für denjenigen Werth, der dem Eigenthümer gerettet worden ist. Das Gerettete besteht gewöhnlich aus dem Schiff, der Fracht und der Ladung.

Was das Schiff betrifft, so muß es für die Summe beitragen die durch Abschätzung oder durch Verkauf am Bestimmungsplatze sich ergiebt. Wurde es verkauft, so ist offenbar der Verkaufsertrag dasjenige, was dem Rheder gerettet wurde. Die Abschätzung anlangend, so ist dabei freilich zu bemerken, daß Schiffe nicht in der Absicht die Reise unternehmen, um am Bestimmungsplatze verkauft zu werden, und da kann es also vorkommen, daß der Beitrag für den taxirten Werth des Schiffes dem Rheder zum Nachtheil oder zum Vortheil gereichen kann, woraus sich also ergiebt, daß durch Taxation derjenige Werth nicht unbedingt richtig festgestellt werden kann, der durch das gebrachte Opfer für den Rheder gerettet ist. Aber der Werth des Schiffes am Abgangshafen, etwa unter Kürzung der Slitage würde eben so wenig auf unbedingte Richtigkeit Anspruch machen können, und da der Werth am Bestimmungsplatze, wo doch die Havarie grosse aufgemacht wird, am schnellsten ermittelt werden kann, so muß diese Methode wohl als die zweckmäßigste gelten. Dazu kommt noch, daß der Rheder beim Abschluß der Verfrachtung seines Schiffes derartige etwa bei einer Havarie

Digitized by Google

grosse durch die Usanzen des Bestimmungsplatzes für ihn erwachsende Nachtheile schon bei der Frachtforderung in Anschlag bringen konnte. Bei Berechnung des Werths des Schiffes in der Dispache ist dann natürlich Rücksicht auf dasjenige zu nehmen, was der Schiffer für aufgeopferte Gegenstände in Havarie grosse vergütet erhält, denn diese Vergütung ist ihm ja eben so gut wie das Schiff gerettet, und es ist daher die Summe dieser Vergütung zum taxirten Werth des Schiffes in allen den Fällen hinzuzufügen, wo dieselbe nicht etwa im letzteren bereits eingeschlossen ist.

Die Fracht muß für den wirklichen Belauf zufolge des Manifestes und der Connossemente beitragen, jedoch unter Kürzung solcher Unkosten, die aus dem Frachterwerb zu tragen sind. Dahin gehört zunächst das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft für die betreffende Reise, und allenfalls noch das Hafen- und Tonnengeld. Durch diese Unkosten kann in einzelnen Fällen die ganze Fracht absorbirt werden, so daß also kein beitragspflichtiges Objekt übrig bleibt, was billigerweise auch in solchen Ländern, wo es Usanz oder Gesetz ist, für die Kürzung einen festen Satz anzunehmen, berücksichtigt werden muß.

Die Ladung muß für den Marktwerth am Bestimmungsplatze beitragen, vorausgesetzt, daß die Ladung denselben erreicht hatte. Von dem Marktwerth sind jedoch vorab Fracht, Zölle und Unkosten des Lossens zu kürzen, und nur was alsdann übrig bleibt kann zum Beitrage gezogen werden, denn nur dieses ist dem Eigenthümer gerettet worden. Ueberhaupt muß der Grundsatz festgehalten werden, daß der Preis der Rettung nur über den wirklichen Werth des Geretteten vertheilt werden darf, und es wird sich dann in zweifelhaften Fällen immer die richtige Entscheidung von selbst ergeben. Wurde also diese Reise in einem Nothhafen eingestellt, und ließen die Ladungsinteressenten ihre Güter daselbst in Empfang nehmen, so muß der Marktpreis des Nothhafens eintreten, wenn es nämlich überhaupt einen Markt daselbst giebt. Sonst der Marktpreis desjenigen Ortes, wohin die Güter geschafft werden, unter Abzug der Transportkosten. Wurde aber die Ladung im Nothhafen verkauft, so trägt der reine Verkaufsertrag bei. Es ist jedoch nicht zu verkennen, daß in der Praxis, namentlich bei der vor Zeiten nicht gekannten großen Schnelligkeit der Entladung von Seeschiffen und deren Ausrüstung zu neuen Reisen die Ermittelung des Marktpreises, die doch erst nach vollendeter Entladung durch Besichtigung und Abschätzung vorgenommen werden kann, eine solche Berechnungsweise ihre Schattenseiten hat, weshalb denn auch in einigen Ländern der Einkaufswerth der Waaren bei Formirung des bei-

Digitized by Google

tragenden Capitals zum Grunde gelegt wird. Dann kann eine Havarie grosse rasch geordnet werden, was sowohl für die Ladungsinteressenten, namentlich bei Speditionsgütern, so wie für den Schiffer aus leicht begreiflichen Gründen von wesentlichem Nutzen ist. Freilich kann die unbedingte Annahme des Fakturawerths da zu großer Ungerechtigkeit gegen den Schiffer führen, wo durch ungewöhnlich günstige Conjunkturen ein beträchtliches Mißverhältniß zwischen Einkaufs- und Marktpreisen entstanden ist, und so würde die Berechnung der beitragenden Güter nach dem Marktwerth immer das richtigste bleiben, wenn es darauf ankommt, das Nähere in Gesetzen auszusprechen; da aber ein reger Geschäftsverkehr sich nicht gern durch zeitraubende Förmlichkeiten aufhalten lässet, so wäre es am besten, wenn das Gesetz nur ausspräche, die Ladung müsse zur Havarie grosse beitragen, und hinsichtlich der Berechnungsweise die Usanzen der verschiedenen Handelsplätze walten ließe. Zur Empfehlung der Annahme des Einkaufswerths ist noch zu bemerken, daß dadurch in manchen Fällen zeitraubende Verhandlungen mit Versicherern vermieden werden, die dann vorzukommen pflegen, wenn die Güter für den Marktpreis beigetragen haben, und dieser über den Versicherungswerth hinausgehet, so daß es also ganz in der Ordnung ist, wenn der Versicherte seinen vollen Beitrag nicht ersetzt bekommt, was aber doch leicht zu Mißverständnissen und Weitläufigkeiten Anlaß giebt. Dagegen könnte eingewendet werden, daß doch geworfene Waaren zum Marktpreise zu vergüten sind, und folglich auch bei allen Gütern der Marktpreis angenommen werden müsse. Aber dies ist nicht unbedingt nöthig, weil ja die geworfenen und vergüteten Waaren auch für einen höhern Werth beitragen, außerdem ist daran zu erinnern, daß Seewurf von Waaren in Hundert Havarie grosse-Fällen höchstens nur zehnmal vorkommt.

Hören wir jetzt, was die von den namhaftesten Schriftstellern aufgestellten Lehrsysteme über den Gegenstand unserer Besprechung enthalten, wobei denn zum öfteren Gelegenheit zu Bemerkungen und Gegenreden sich darbietet, die der Kürze wegen am betreffenden Ort eingeschaltet werden.

Digitized by Google

II. Lehrsysteme.

Quintijn Weijtsen († 1565), Abhandlung über das Recht der Niederländischen Havarien, mit Anmerkungen von Adrian Verwer. Amsterdam 1730.

Havarie ist gemeinschaftliche Contribution vom Schiff und der darin befindlichen Ladung, um den Verlust von Waaren oder Schiffsgeräth tragen zu helfen, der absichtlich zur Rettung von Leben, Schiff und Gut herbeigeführt wurde.

Eintheilung in Havarie commune und Havarie grosse. § 1—9.

§ 10. Havarie grosse; dazu gehört Werfen und Kappen,

11. aber nicht: Ankertaue die brechen,

12. oder was aus Unachtsamkeit über Bord fällt,

13. oder was ausleckt,

14. oder was im Schiffe naß wird oder verdirbt;

15. alle diese Schäden hat der Betreffende zu tragen,

16. werden Löcher ins Schiff gekappt, um das auf dem Verdeck (overloop) stehende Wasser zu den Pumpen zu leiten, und Güter, bei den Pumpen liegend, werden dadurch verdorben, so soll der Schaden an denselben, so wie auch der durch das Kappen der Löcher am Schiff entstandene, in Havarie grosse aufgenommen werden; (die Bauart der Schiffe muß eigenthümlich gewesen sein, um ein solches Kappen begreifen zu können; der Schade an den Gütern in der Nähe der Pumpen wurde dann wohl als nothwendige Folge des Kappens angesehen.)

17. woraus denn zu schließen ist, daß der Schaden, den man absichtlich und freiwillig dem Schiffe oder den Gütern zufügt, um größeren zu verhüten, zur Havarie grosse gerechnet werden muß.

18. Anker, die gekappt werden, um mit der Convoye absegeln zu können, gehören in Havarie grosse. (Dies ist aber nur ein zufälliger Schaden, und die Aufnahme in Havarie grosse deshalb unrichtig.)

19. Werfen und Kappen muß dem Gutdünken des Capitains überlassen werden; „besser zeitig geworfen als zu spät gebetet."

20. Durch den Seewurf beschädigte Güter werden in Havarie grosse vergütet.

21. Ein gehörig binnen Bords befestigtes Boot, das gekappt werden mußte, wird in Havarie grosse ersetzt. — Ueberladet aber ein habgieriger Schiffer sein Schiff dergestalt, daß er das Boot nicht einnehmen kann, so wird Schaden durch Kappen nicht vergütet;

Digitized by Google

denn ein Boot muß binnen Bords bei etwa eintretender Lebensgefahr zum Gebrauch fertig stehen, darf auch nicht mit Waaren beladen sein. (Hieraus scheint hervor zu gehen, daß es vor Zeiten nicht gebräuchlich gewesen ist, Böte an der Seite des Schiffes oder am Heck zu befestigen.)

22. Ueber die Berechnung der geworfenen Güter. Wurden sie auf der zweiten Hälfte der Reise geworfen, so soll der Marktwerth der angebrachten, sonst aber der Einkaufswerth zum Grunde gelegt werden. — Dies ist aber später, wie aus der Anmerkung zu ersehen, dahin abgeändert worden, daß in allen Fällen der Marktwerth nach Abzug von Fracht und Unkosten bei geretteten sowohl wie bei geworfenen Gütern gelten soll. Und dem Kaufmann soll es überlassen sein, ob das Schiff oder die ganze Fracht beitragen muß.

23—26. Ueber die Frage, ob an Bord befindliches Geld zur Havarie grosse beitragen müsse. Wenn auch einige der Ansicht gewesen sind, es müsse frei vom Beitrage sein, weil der Schiffer durch das an Bord befindliche Geld in den Stand gesetzt sei, dasselbe in Havariefällen zum Besten von Schiff und Ladung zu gebrauchen, so werde das Geld doch eben so gut wie alles Uebrige durch den Seewurf ꝛc. gerettet, und es müsse daher seinen Beitrag ebenfalls leisten. — Nach der Anmerkung soll es für die Hälfte beitragen.

27. Was von Kriegsschiffen oder Seeräubern weggenommen wird, gehört nicht zur Havarie grosse, aber wohl was ihnen vom Schiffer zur Erhaltung des Ganzen gegeben wird.

28. Auch Lösegeld zur Befreiung von Schiff und Gut.

29. Zur Havarie grosse gehören die Heilungs- und Verpflegungskosten der bei Vertheidigung des Schiffes Verwundeten ꝛc. (Solche Kosten haben aber ganz die Natur eines Partikularschadens.)

30. Kann ein Schiff mit der vollen Ladung den Hafen nicht erreichen, und muß einen Theil derselben in Lichter überladen, so soll ein etwaiger Schaden oder Verlust der Lichterladung von dem Geretteten als Havarie grosse vergütet werden. (Dies ist wohl nur dann richtig, wenn das Schiff vor dem Hafen in Gefahr war oder einen sichern Ankerplatz mit voller Ladung nicht erreichen konnte.)

31. Also kommt in Havarie grosse nicht allein das Gekappte oder über Bord Geworfene, sondern auch dasjenige, was zur allgemeinen Rettung geschieht.

32. Vergehet aber nach solchem Lossen das Hauptschiff mit den übrigen Gütern, so findet keine Havarie grosse statt.

Digitized by Google

33—35. Bei Verlust des Schiffes nach stattgefundenem Seewurf und darauf erfolgter Bergung von Gütern müssen diese zum Seewurf beitragen.

36. Es findet aber keine Havarie grosse statt, wenn geworfene Güter wieder aufgefischt werden, und wenn nach dem Werfen das Schiff mit der übrigen Ladung verunglückt ist; denn solcher Verlust kann nicht angesehen werden, als zum allgemeinen Besten geschehen.

37—39. Bei erfolgter Rettung muß das Geworfene und in Havarie grosse Vergütete seinen Beitrag zur Havarie grosse leisten;

40. Aber nur dann, wenn es auf der zweiten Hälfte der Reise geworfen wurde; was jedoch nach der Anmerkung später dahin abgeändert ward, daß alles Geworfene contribuiren mußte.

41. Im Text wird von der dem Schiffer zu vergütenden Fracht, eventuell Distanzfracht, je nachdem der Seewurf auf der ersten oder zweiten Hälfte der Reise vorfällt, gesprochen, doch die Anmerkung setzt schon den Grundsatz fest, daß in allen Fällen, wo das Schiff behalten ankommt, die Fracht für Geworfenes dem Schiffer durch Contribution vergütet werden muß.

42. Der frühere Gebrauch, dem Schiffer die Wahl zu lassen, entweder für das Schiff oder die Fracht beizutragen, habe es nach sich gezogen, den Ladungsinteressenten zu gestatten, das Schiff dafür

43. zu behalten, wodurch denn der Rheder oft gegen seinen Willen um sein Eigenthum gekommen, weshalb denn gegenwärtig für das halbe Schiff und die halbe Fracht beigetragen werde.

44. Doch solle eigentlich das ganze Schiff und die ganze Fracht beitragen, denn beides wurde durch die Aufopferung gerettet.

45. Was dem Schiffer für die Fracht gelassen wird (z. B. ausgeleckte Fässer), dafür soll er nicht beitragen.

46. Unter den Schiffern von Frankreich sei es Gebrauch, alle Havarien, sowohl gewöhnliche als Havarie grosse zu zwei Drittheilen von der Ladung, und ein Drittheil vom Schiffe tragen zu lassen; deshalb werde dort auch nur wenig Havarie gemacht, und aus diesem Grunde wurden französische Schiffer vorgezogen.

47. Vor dem Seewurf soll der Schiffer die etwa im Schiffe anwesenden Befrachter rufen und ihnen die Gefahr zeigen. Verweigern sie ihre Zustimmung, so darf er dennoch auf den Rath des Hochbootsmann, Steuermann und Schiemann, „die davon mehr Verstand und Erfahrung haben“ den Seewurf vornehmen.

48. Ueber Beitrag für Führung des Schiffsvolks. Diese ist frei, aber

Digitized by Google

was darüber hinaus mitgenommen wird, muß beitragen; dann soll ein „Bootsgeselle“ dem Kaufmann gleich erachtet werden.

49. Was bricht, gehört nicht in Havarie grosse. — Bricht aber ein Mast, und droht derselbe das Schiff zu beschädigen, und muß er deshalb weggekappt werden, so soll der Verlust in Havarie grosse vergütet werden.

(Das Kappen war aber nur eine Folge des zufälligen Verlustes; und darf daher in Habarie grosse nicht berücksichtigt werden.

50. Sollen Güter, die im ersten Hafen eingenommen wurden, zum Seewurfe von Gütern beitragen, die im Verfolg der Reise im zweiten Hafen erst eingenommen wurden, und mit denen die zuerst geladenen Güter doch keine Gemeinschaft hatten?

51. Ja; denn durch das Einnehmen der Güter im zweiten Hafen sei eben eine stillschweigende Gemeinschaft zwischen allen im Schiff befindlichen Waaren entstanden.

52. Ueber Abweichungen von der Reise, in Bezug auf den vorstehenden Artikel und das Verhältniß zu Versicherern.

53. 54. Ueber Fautfracht, desgl.

55—57. Hat ein Kaufmann ein ganzes Schiff befrachtet, und dem Schiffer eine volle Ladung gegeben, dieser nimmt aber außerdem noch Güter von andern Kaufleuten auf das Verdeck, und muß solche im Sturm über Bord werfen, so soll der Verlust in Havarie grosse kommen; der obige Kaufmann kann sich wegen seines Beitrags an den Schiffer halten.

58—59. Wurde eine Kiste geworfen, die nach Angabe des Kaufmanns Juwelen ꝛc. enthalten hatte, so soll im Schiffsbuch nachgesehen werden, wie viel Fracht gegeben wurde und wofür; ferner soll untersucht werden, an welchem Platze die Kiste gestanden hat, und wo die Kostbarkeit eingekauft wurde, wozu sie verzollt wurde und wofür die Kiste dann verzollt und in Fracht gegeben ist, dazu soll sie in der Berechnung aufgenommen werden; selbst wenn Juwelen darin waren, sollen diese doch nicht aufgenommen werden, denn eine so werthvolle Kiste mußte nicht mit andern Gütern zusammen verstaut werden.

60. Güter, die gegen den Willen des Eigenthümers aufs Deck gelegt wurden, muß der Schiffer im Fall von Schaden oder Verlust ersetzen.

Digitized by Google

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß freiwillige Strandung und Schaden durch Ansegelung nicht mit aufgeführt worden sind. Einer späteren Zeit gehört also die Entdeckung an, daß derartige zufällige Schäden zur Havarie grosse gehören; in Betreff der Ansegelung ist diese Thatsache um so auffallender, als die Quelle, woraus in Holland die neuere gesetzliche Bestimmung geflossen, unverkennbar das unserem Verfasser doch auch bekannt gewesene Wisbysche Seerecht ist. Sonst ist allerdings der Vortrag nichts weniger als frei von irrigen Anschauungen über das Wesen der Havarie grosse, wie aus der Vergleichung der einzelnen Sätze mit den Eingangs aufgestellten Kennzeichen der großen Havarie hervorgeht, und worüber wir uns einige Andeutungen erlaubt haben. Im Allgemeinen aber ist die Abhandlung klar und verständlich und enthält manche nützliche Winke für Gesetzgeber und Praktiker, so wie denn auch darin hin und wieder sehr interessante Aufschlüsse über den Betrieb der damaligen Schifffahrt und über die Entwickelung der Gesetze zu finden sind.

Herm. Langenbeck. Anmerkungen zum Hamburger Schiff- und Seerecht. 1740.

Havarie grosse ist der Schaden an Schiff oder Gut, welcher durch gemeinschaftliche Contribution von Schiff, Gut und der Fracht ersetzt werden muß. Sie hat drei Kennzeichen, wodurch sie sich von den andern Arten der Havarie unterscheidet, nämlich es wird erfordert:

1) daß der Schaden an Schiff und Gut absichtlich mit Wissen und Willen des Schiffers und seiner Leute verursacht werde;
2) daß es in Zeit der äußersten Noth um Schiff und Gut zu salviren geschehen müsse; und
3) daß dadurch Schiff und Gut wirklich gerettet werde.

Zur kleineren Havarie gehört unter anderen bei Schiffen die nach der Elbe bestimmt sind, extra Lootsgeld an Helgolander; und Leichterlohn, wenn das Schiff die Untiefen nicht passiren kann.

Die „äußerste Noth" betreffend, wird noch bemerkt, daß damit nicht gemeint sei, es solle so lange gewartet werden, bis dieselbe wirklich eintrete, sondern es genüge, wenn „die Beysorge der bevorstehenden Gefahr so groß, daß sie dergleichen vorzunehmen höchst nöthig befinden."

Nach den Seerechten und damaliger Praxis rechnete Langenbeck außer dem allgemein jetzt noch Anerkannten zur Havarie grosse; Admiralschaftskosten und Sein-briefen (Convoye), Heilungskosten der bei

Digitized by Google

Vertheidigung des Schiffs verwundeten Leute. Was ein Schiffer seinem Volk im Gefecht oder auch in anderen gefährlichen Zuständen, zur Ermuthigung verspricht. Alle Unkosten und Liegetage, welche nicht nach dem Lauf der Natur, sondern durch dazu gekommene äußere Gewalt, als Detention, Nehmung, Aufbringung, Strandung, und dergleichen verursacht; auch alle wegen extraordinairer Löschung und anderweitigen Arbeiten dem Schiffsvolk versprochene Verbesserung der Gage. —

Daran wird aber die Bemerkung geknüpft, daß in allen diesen Fällen genau darauf zu achten sei, daß die oben genannten Erfordernisse zur Havarie grosse alle eintreffen; wenn ein Schiff im Gefecht beschädigt wird, so gehört der Schaden also nicht zur Havarie grosse, denn die Vertheidigung geschah wohl zur allgemeinen Rettung, der Schaden sei aber etwas Zufälliges. Die verbrauchte Munition gehört auch nicht zur Havarie grosse, denn sie ist zum Vertheidigungsgebrauch bestimmt. Dagegen wird Kappen des Ankers zur Havarie grosse gerechnet, wenn solches geschah, um die Convoye nicht zu versäumen; ebenfalls Kappen von gebrochenen Rundhölzern, wenn das Schiff davon beschädigt werden kann.

Balthasar Marie Émerigon, traité des assurances Marseille 1783.

Der Theil dieses Werks, der von Havarie grosse handelt, findet sich im ersten Band, Capitel 12, Section 39 ff. und das darin Enthaltene schließt sich den in der Ordonnanz der Marine gegebenen Gesetzen an, meist unter Nachweisung der Uebereinstimmung dieser Gesetze mit älteren und mit den Ansichten früherer Schriftsteller.

Schaden durch Strandung wird unter Hinweisung auf das Gesetz als Partikulair Havarie bezeichnet, jedoch im Fall der freiwilligen Strandung als Havarie grosse, vorausgesetzt das Schiff werde flott gemacht, sonst heißt es: sauve qui peut. (Da die Ordonnanz das freiwillige Stranden nicht als Havarie grosse aufführte, sondern nur die Kosten ein gestrandetes Schiff flott zu machen, so ist zu vermuthen, daß Emerigon den durch Stranden am Schiffskörper entstandenen Schaden nicht gemeint hat.)

Ausführlich werden die aus einem Seewurf entspringenden Rechtsverhältnisse zwischen dem Eigenthümer der geworfenen Güter und den übrigen Betheiligten behandelt, namentlich was die Frage betrifft, wie

Digitized by Google

es gehalten werden müsse, wenn der Seewurf das Schiff gerettet hatte, und dieses später verloren ging, wo dann nach der Ordonnanz die aus diesem Schiffbruch geborgenen Gegenstände zum Seewurfe beitragen sollen. Wir haben oben erwähnt, daß nach unserer Ansicht die Gesetzgebung wohl thäte über diesen Punkt ganz zu schweigen; wir müssen darin bestärkt werden, wenn wir lesen, was Emerigon als die Meinung Valins anführt. Dieser sagt: das Schiff müsse durch den Seewurf gerettet sein, wenn in solchem Falle von Beitrag die Rede sein solle, denn wäre das Schiff durch den Seewurf nur erleichtert, und nach wenigen Stunden der Unterbrechung des Sturmes fange dieser mit derselben Gewalt wieder an, oder es erfolge sonst der Schiffbruch, obgleich erst mehrere Tage nach dem Werfen, so finde keine Contribution Statt. Und Emerigon fügt unter Berufung auf Pothier hinzu: Die Ordonnanz spreche von einem durch den Seewurf geretteten Schiffe, welches im Verfolge der Reise verloren gehe. Es müssen also zwei verschiedene Stürme stattgefunden haben, einer der den Seewurf, und einer der den Schiffbruch veranlaßt hatte. Sei aber Seewurf und Schiffbruch durch denselben Sturm entstanden, so finde ein Beitrag der geretteten Güter zur Ersetzung der geworfenen Güter nicht Statt. (Wir machen nur darauf aufmerksam, daß hier zwei dem Course des Schiffes entgegen wehende Stürme gedachte sein müssen; es kann aber vorkommen, daß bei günstig wehendem Sturme, beim sogenannten Lenssen, geworfen werden muß, daß dieser Sturm mehrere Tage anhält, während welcher Zeit das Schiff seine Reise wesentlich befördert, woraus sich also die Schwierigkeit ergiebt, eine Grenze festzustellen). Vergl. Section 41.

Wenn ein Schiff wegen Seeschaden einen Nothhafen anlaufen muß, so kommen die Unkosten des Lossens und Ladens, und das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft in Havarie grosse; aber nicht die Zimmerungskosten, es sei denn, daß diese wegen Mangel an Arbeitskräften und Theuerung der Materialien das gewöhnliche Maaß überschreite, dann kommt der Mehrbetrag in Havarie grosse; dies wird als die Usanz der Admiralitätsgerichte in Frankreich angegeben, obwohl das Gesetz dem entgegenstehe. Aber würde ein durch Sturm beschädigtes Schiff im Nothhafen nicht ausgebessert und es seeunfähig bleiben, so erlitte die Ladung dadurch großen Schaden. Es handele sich hier also um eine Ausgabe zum gemeinschaftlichen Besten. (Dies wird jetzt in Frankreich anders gehalten, wie auch recht ist; denn die Beschädigung des Schiffes ist ein zufälliger Schaden.)

Digitized by Google

Die Kosten für eine während der Reise genommene Convoye gehören zur Havarie grosse; so wie auch die Unkosten des Aufenthalts wenn ein Schiff, um den Feind zu vermeiden, genöthigt wird, unter den Kanonen einer Festung Schutz zu suchen. Aber es gehören nach Emerigons Ansicht auch solche Unkosten dazu, welche entstehen wenn das Schiff aus gleicher Ursache einen Umweg machte, was doch wohl nicht so außer allem Zweifel ist, schon wegen der Schwierigkeit der Ausmittelung eines dadurch entstandenen Verlustes.

Der Schaden der an einem Schiffe während des Gefechts durch die feindlichen Kugeln entstehet, gehört nach Emerigons Entscheidung eines ihm vorgelegten Falles zur Partikular Havarie. Bei dieser Entscheidung müsse er auch beharren, ungeachtet der entgegengesetzten Meinung Valins.

Schaden an Waaren, als Folge feindlicher Nehmung, ist Havarie particulaire; auch was genommen wird; dagegen gehört dasjenige zur Havarie grosse, was gegeben wird, z. B. als Lösegeld.

Eine Bemerkung bei Gelegenheit der Besprechung der Beitragspflicht verdient hier angeführt zu werden: Die geworfenen, verkauften, oder zum gemeinschaftlichen Besten weggegebenen Gegenstände werden angesehen als im Schiffe noch vorhanden. Deshalb müssen sie beitragen und Fracht bezahlen. Deshalb werden sie zum Marktpreise des Bestimmungsplatzes geschätzt. (Dies widerlegt schlagend die dem entgegenstehende Lehre, als müsse der Preis den im Augenblick des Unglücks die Waaren hatten, ermittelt werden.) — Und über das dem Capitain zustehende Retentionsrecht wegen zu bezahlender Havarie grosse Beiträge wird ein Ausspruch Valins angeführt: es sei ohne Beispiel, daß man in ähnlichen Fällen Waaren mit Beschlag belegt habe; woran die Bemerkung geknüpft wird, so lange die Havariegrosse nicht aufgemacht sei, wisse man nicht wie viel bezahlt werden müsse.

In der 17. Section des 12. Capitels wird ein auch bei Aufzählung des zur Havarie grosse gehörenden citirter Fall erzählt, wo ein mit Wolle beladenes Schiff einen Nothhafen suchen mußte, weil die Wolle in Brand gerathen war. Sämmtliche Unkosten des Aufenthalts des Lossens und Ladens, Schaden an anderen Waaren und am Schiffe wurden vom Gericht für einfache Havarie erklärt. Warum? Der Schaden war durch innern Verderb entstanden. (Emerigon giebt das Vorstehende ohne alle Bemerkung, woraus wohl auf seine Billigung der Entscheidung geschlossen werden darf).

Digitized by Google

Ascanio Baldasseroni, delle Assicurazioni marittime. Florenz 1786. 3r Theil.

Die drei Haupterforderniſſe der Havarie groſſe finden wir hier wie folgt angegeben: 1. Der Schaden muß nach vorher ſtattgehabtem Schiffsrath dem betreffenden Gegenſtande abſichtlich zugefügt ſein; 2. das Schiff muß wirklich in Gefahr und der Zweck der Aufopferung die Rettung des Uebrigen geweſen ſein; 3. die gelungene Rettung. Strandet aber das Schiff nach ſtattgefundenem Kappen, ſo trägt Jeder ſeinen eigenen Schaden. — Heilungskoſten der bei Vertheidigung des Schiffs Verwundeten, Belohnungen die der Schiffer ſeinen Leuten während des Gefechts verſprochen hatte, Extra-Quarantainekoſten, alles dieſes wird zur Havarie groſſe gezählt, wobei Baldaſſeroni anderen Schriftſtellern und den beſtehenden Geſetzen folgt, eigene Anſichten aber nur ſelten entwickelt. Für unſeren Zweck giebt es hier nur eine geringe Ausbeute.

James Allan Park, System of the Law of Marine Insurance. London 1796.

Ueber Havarie groſſe ſind im ſiebenten Capitel einige mehr oder minder richtige Bemerkungen zu finden. Zur Gültigkeit eines Seewurfs ſoll vornehmlich gehören, daß das Schiff in Gefahr und daß die Aufopferung eines Theil zur Rettung der Uebrigen nothwendig iſt. Hat der Seewurf nicht den beabſichtigten Erfolg, verunglückt vielmehr das Schiff in dem Sturm, ſo haben die etwa geretteten Güter keinen Beitrag zu leiſten; denn der Zweck, weshalb geworfen wurde, iſt nicht erreicht worden. Gegen die Meinung von Magens iſt Park jedoch der Anſicht, daß wenn das Schiff einmal durch den Seewurf gerettet war, dann aber in Verfolg der Reiſe verloren gehet, die aus dem Unglück geretteten Güter zu dem Seewurf beitragen müſſen. Mit Recht tadelt Park die detaillirte Aufzählung aller zur Havarie groſſe gehörenden Fälle, denn ſtehe einmal der Grundſatz feſt, daß alles zum gemeinſchaftlichen Beſten Aufgeopferte von der Geſammtheit vergütet werden müſſe, ſo laſſe ſich jeder einzelne Fall darnach leicht beurtheilen.

Im Uebrigen, namentlich was die Berechnung des beitragenden Werthes betrifft, hält Park ſich an die beſtehenden Geſetze, ohne die Zweckmäßigkeit derſelben zu unterſuchen.

Digitized by Google

Benecke, Wilhelm. System des Assekuranz- und Bodmereiwesens. Hamburg 1810. 4 Bände.

Der vierte Band enthält dasjenige über Havarie grosse, was nach unseres Verfassers Ansicht im neuen Werke über Assekuranz nicht fehlen durfte. Es war ihm klar, daß Havarie grosse und Assekuranz in einer nothwendigen Verbindung nicht stehen, daß aber Jeder, der über Seeversicherungen Belehrung sucht, auch ein Wort über Havarie grosse hören will. Wir sind in sofern günstiger situirt, als in vorliegenden Blättern unser Hauptaugenmerk auf einen Gegenstand gerichtet werden darf, ohne daß man uns der Einseitigkeit wird zeihen dürfen, wobei denn aber doch hin und wieder etwas über Versicherung gesagt werden kann, ohne daß wir Gefahr laufen unsere Kräfte zu zersplittern.

Wir dürfen wohl mit Recht behaupten, daß mit Benecke bei uns in Deutschland neues Leben in die Assekuranzwissenschaft gekommen ist. Die mit lateinischen Brocken gespickten Abhandlungen und Werke, die vor ihm von Gelehrten in die Welt gesetzt worden waren, gereichten dem Geschäftsmanne zu keinem Nutzen, denn er verstand sie nur zum Theil. Und doch waren sie wohl für den Nichtstudirten berechnet, weil man sonst bei der Abfassung die lateinische Sprache gewählt haben würde. Benecke, selbst Kaufmann, wußte, was die Kaufmannswelt bedurfte, daß er aber auch beurtheilen konnte was der Jurist gebrauchte, das beweisen die in Gerichtsacten vorkommenden Citate, und für Beides spricht die Thatsache, daß seine Werke noch immer ihren Platz auf dem Pulte des Versicherers und Rhebers und in der Büchersammlung des Rechtsgelehrten behaupten.

Eine deutsche, ja eine jede Abhandlung über Havarie grosse würde unvollständig sein, wenn nicht darin Benecke's und seiner Theorien gedacht wäre. Oben bei der Lehre von der Bodmerei haben wir ihn bereits kennen gelernt als einen Selbstdenker, einen unabhängigen Kopf, als den Erfinder einer neuen, freilich von uns nicht gebilligten Theorie. Hören wir was er über Havarie grosse sagt.

Die alte Dreizahl der Erfordernisse (Nolte ließ sich nicht daran genügen und machte fünf daraus) treffen wir mit Befriedigung als etwas Solides, Haltbares bei ihm an. Also No. 1, die Absichtlichkeit; ein Schaden der ohne Zuthun der Menschen entstanden ist, gehört immer zur Havarie partikulaire, so ein Mast der dicht vor dem beabsichtigten Kappen bricht, er wäre ja ohnedies gebrochen. Nur die Taue die gekappt werden mußten, um sich der Trümmer zu entledigen, sollen ersetzt werden, nebst dem Werth den der über Bord gegangene Mast nach

Digitized by Google

dem Brechen hatte. (Nach welchen Preisen sollte dieser Werth aber ermittelt werden, da auf See kein Werthmesser existirt.) Nr. 2, die Nähe der Gefahr. Der Capitän muß den Grad der Gefahr beurtheilen; nur wenn er „erweislich ohne alle Noth in boshafter Absicht Waaren über Bord wirft, so kann ein solcher Schaden auf keine Weise zur großen Havarie gerechnet werden", der Eigenthümer muß sich an den Capitain halten. Kleseker soll das Gegentheil behaupten, aber, meint Benecke, „Niemand würde, wenn ein Capitän Wein boshafter Weise hätte auslaufen lassen, den Ersatz in großer Havarie suchen. Die Sache bleibt aber dieselbe, wenn der Wein über Bord geworfen ist." Nr. 3. Die gelungene Rettung; doch soll dies Requisit, als nicht aus der Natur der Sache fließend, deßhalb nicht unumgänglich nothwendig zur Havarie grosse sein. Benecke räsonnirt so: Niemand ist berechtigt, auf Gefahr eines einzelnen Theilnehmers die Rettung des Ganzen zu versuchen. Jeder, der durch den Versuch hätte gewinnen können, muß zu den Kosten dieses Versuchs beitragen. — Jener Satz, die Rettung müsse gelungen sein, wenn Vergütung in Havarie grosse stattfinden solle, könne also nur da gelten, wo er durch Gesetze ausdrücklich vorgeschrieben wurde. (Wer uns bis hierher gefolgt ist, wird finden, daß das Richtige eher zuwege kommt, wenn man bei theoretischen Untersuchungen die Gesetze ganz aus dem Spiel läßt, eben weil nicht immer die Gesetze auf theoretisch richtiger Grundlage ruhen, sondern oft das Ergebniß augenblicklicher Nothstände oder gegenseitiger Zugeständnisse gleich starker Partheien sind. So könnte man den obigen Ausspruch mit völligem Recht umkehren und sagen: daß die Rettung gelungen sein muß, um Vergütung für ein dazu gebrachtes Opfer zu fordern, versteht sich so sehr von selbst, daß die Gesetze nichts bei der Sache zu thun haben, und also durchaus entbehrlich sind. Wo man es also eingesehen hat, daß gesetzliche Vorschriften über eine Sache, die sich von selbst versteht, durchaus entbehrlich sind, da muß eben die gelungene Rettung als ein wesentliches Erforderniß zur Havarie grosse gelten. Und sollte es Gesetzesstellen geben, die dem entgegenstehen, so beruhen solche auf verkehrten Principien.)

Verlust durch Schuld des Eigenthümers und des Capitäns sind partikulaire Havarie; denn niemand kann andere für selbst begangene Fehler verantwortlich machen.

Zur Havarie grosse gehört unter andern der Seewurf von Gütern bei Sturm oder feindlicher Verfolgung. Schaden und Verlust anderer Güter beim Werfen bedingungsweise. Güter, die auf Deck gelegt wurden, um zu den schweren Waaren gelangen zu können, dann aber

Digitized by Google

über Bord gespült, oder von Seewasser beschädigt werden, gehören in Havarie grosse. Schaden durch Seewasser, welches während des Seewurfs durch andere Oeffnungen, als die zum Werfen gemacht wurden, ins Schiff dringt, ist partikulaire Havarie.

Nach Anführung der verschiedenen Gesetze über Werfen, darauf erfolgten Verlust des Schiffes und spätere Bergung, ein Capitel, das wir wohl noch an einem andern Platze besprechen werden, gelangt Benecke zum Kappen von Masten und Segeln, auf deren Vergütung, wie ganz richtig, bei Totalverlust des Schiffes kein Anspruch statthaft sei, aber bei Bergung des Wracks hätten doch auch die gekappten Taue ꝛc., wären sie eben nicht gekappt worden, gerettet werden können, es sei also billig, nach Umständen dafür zu vergüten. (Dies ist mehr ein Wink für den Dispacheur als für den Gesetzgeber; und auch Ersterer wird nur in einzelnen Fällen Gebrauch davon machen können, wenn z. B. nach dem Kappen von Masten das Schiff auf den Strand geworfen und nun mit den Trümmern desselben von der Ladung geborgen wird; dann kann gemuthmaßt werden, mit Masten beschwert, würde das Schiff nicht so weit ans Land gekommen und folglich von der Ladung nicht so viel wie jetzt geglückt, geborgen sein).

Verlust von Ankern und Tauen, entstanden durch Brechen der letzteren, wenn bei außerordentlichen Anlässen geankert werden muß, zählt Benecke unbedingt zur Havarie grosse, denn es geschehe eben so wie das Kappen von Masten in der Absicht das Ganze zu retten. Der Uebergang zum Prangen ist dadurch angebahnt, welches eben so wie weiter unten, Schaden am Schiffe durch vorsätzliche Strandung, zur Havarie grosse gezählt wird. Und doch ist der wahre Grund, weshalb hin und wieder der zufällige Verlust von Ankern in Havarie grosse aufgenommen wird, der ungewöhnliche Gebrauch dieser Schiffsgeräthe, die nicht dazu angeschafft und deren Stärke nicht dafür berechnet war, in offener See, am Strande und zwischen Klippen benutzt zu werden.

Sehr lesenswerth ist der Abschnitt über Ausbesserung des Schiffs und Kosten im Nothhafen, wovon wir nachstehenden Auszug geben, und zwar für diesmal ohne alle Zwischenreden und Bemerkungen, denn theils sind bereits in der Einleitung unsere Ansichten von der Sache ausgesprochen, theils werden wir weiter unten bei den neueren Schriftstellern Gelegenheit haben, das Nöthige anzumerken, namentlich was Lossen, Lagern und Verladen der Ladung betrifft.

Gehört der Schaden am Schiffe, der zur Aufsuchung eines Nothhafen Veranlassung giebt, an sich zur Havarie grosse, so kommen die

Digitized by Google

Kosten des Ein- und Auslaufens, des Ein- und Ausladens, der Ausbesserung, nebst Kost- und Monatsgeld der Mannschaft in Havarie grosse.

Geschah das Einlaufen, weil aus Nachlässigkeit des Schiffers hinlängliche Lebensmittel oder nöthige Geräthschaften nicht an Bord waren, so trägt der Schiffer und der Rheder die Unkosten.

Mußte dagegen ein Nothhafen gesucht werden, um einen partikularen Seeschaden am Schiffe auszubessern, so sind die Kosten des Einlaufens Havarie grosse. Sobald aber Schiff und Ladung in Sicherheit sind, kann von großer Havarie nicht weiter die Rede sein. Namentlich soll die etwa nothwendige Entlossung der Ladung, Lagermiethe u. s. w. auf den Eigenthümer der Ladung fallen. Und dann soll die Eintheilung der Lagermiethe ꝛc. nicht nach dem Werth, sondern nach dem Gewicht oder nach dem Cubikinhalt der Waaren geschehen.

Geschieht die Wiederherstellung des Schiffes nach der Entladung, so ist der Ladungseigenthümer natürlich frei von den Reparaturkosten, denn zur Wiederherstellung ist der Schiffer vermöge des Frachtcontraktes verpflichtet. Und haben die Matrosen bei der Reparatur mitgewirkt, so gehört Kost und Lohn derselben zur partikularen Havarie. Waren sie nicht dabei thätig, so ist das Kost- und Monatsgeld zu Lasten des Rheders und aus der Fracht zu tragen.

War die Ursache des Einlaufens eine gemischte, lag außer einem Havarie grosse Schaden eine partikulare Havarie vor, so soll das Kost- und Monatsgeld verhältnißmäßig in Havarie grosse vergütet werden.

Mit dieser Theorie soll das römische Recht übereinstimmen. Wir haben nur daran auszusetzen, daß die praktische Durchführung auf zu viele Schwierigkeiten stoßen dürfte, und was die Vergütung von Kost- und Monatsgeld betrifft, so ist darüber in der Einleitung das Nöthige gesagt.

Beschädigung von Waaren, die im Nothhafen gelosset wurden, Verlust durch Feuer oder Diebstahl soll dann zur Havarie grosse gehören, wenn ein Havarie grosse Schaden am Schiffe die Entlossung nöthig machte, mußten aber die Waaren gelosset werden, damit ein Partikularschaden am Schiffe reparirt werden konnte, so soll der Eigenthümer der Waaren den Verlust tragen, jedoch nur dann, wenn die Kosten des Einlaufens und des Aufenthalts als Havarie partikulaire behandelt werden; werden diese aber in Havarie grosse aufgenommen, so gehört Beschädigung und Diebstahl an Waaren ebenfalls dahin; wobei jedoch, freilich mißbilligend, die Hamburger Usance erwähnt wird, nach welcher zwar die Prämie für Feuerversicherung in Havarie grosse

Digitized by Google

komme, aber nicht Verlust durch Feuersbrunst, auch nicht Schaden durch Diebstahl.

Innerer Verderb von Waaren im Nothhafen gehört in keinem Falle zur Havarie grosse, wie auf völlig schlagende Weise bewiesen wird.

Aufenthalt durch Sturm oder Frost gehört nicht zur Havarie. Wird aber ein Schiff im Nothhafen dadurch zurückgehalten, so soll die Vergütung in Havarie grosse davon abhangen, ob das Schiff wegen eines Havarie grosse Schadens oder wegen einer Partikular-Havarie den Nothhafen aufgesucht hatte.

Wir übergehen einiges Bekanntere, und bemerken, daß nach Benecke's Ansicht eines Seewurfs wegen und auch wegen eines Verkaufs im Nothhafen Versicherung von Havariegeldern unzulässig ist. Denn solche Güter müssen als noch im Schiffe befindlich angesehen und zum Werth am Loßplatz ersetzt werden. Der Eigenthümer solcher Güter hat weder an das Schiff noch an die übrige Ladung eine persönliche Forderung, sondern sein Anspruch hört mit dem Untergange des Schiffs auf.

Was die Berechnung des beitragenden Werths betrifft, so entscheidet Benecke sich für die Annahme des Facturawerths der Güter. Das Schiff muß für den Werth, den es nach dem Unglück hat und für dasjenige, was für Havarie grosse Schäden am Schiffe vergütet wird, beitragen, und die Fracht nach Abzug der Gage und anderer Unkosten.

Ort der Aufmachung ist am zweckmäßigsten der Loßplatz. Der Schiffer muß für die Aufmachung sorgen. Der Dispacheur lässet sich den Werth der Güter schriftlich aufgeben, und nur, wenn er unrichtige Angaben vermuthet, fordert er die Factura.

Den geleisteten Beitrag ersetzt der Versicherer. Geschieht die Regulirung der Havarie grosse mit Zugrundelegung des Einkaufswerths, so wird mit den Versicherern, die meist immer einen höhern Werth versicherten, leicht auseinander zu kommen sein. Anders verhält es sich, wenn nach den Gesetzen des Bestimmungsplatzes für den Marktpreis beigetragen werden mußte, und dieser Marktpreis, wie gewöhnlich der Fall, höher als der versicherte Werth ist. Dann soll nach Benecke der Versicherer den geleisteten Beitrag ebenfalls ersetzen. Denn er setzt voraus, daß alle Waaren im Schiffe gleichmäßig für einen so viel höheren, als den Einkaufswerth beigetragen haben, und da bleibe sich die Sache gleich, ob dieselbe Summe der Havarie grosse über einen höhern oder einen geringern Werth geschlagen werde. Und der Fall, wo ein einzelner Artikel außerordentlich steige, also einen unverhältnißmäßigen Beitrag leisten müsse, komme sehr selten vor. (Diese Ansicht,

Digitized by Google

es ist nicht zu läugnen, hat etwas für sich; dagegen muß aber doch bemerkt werden, daß für den Versicherer nicht mehr als die versicherte Summe auf dem Spiele stand, ihm also auch nicht mehr als diese gerettet werden konnte, und daß es folglich unbillig sein würde, den Ersatz eines Beitrags von ihm zu verlangen, der für den über die Versicherungssumme hinaus gehenden Theil geleistet wurde. Auch würde es in jedem einzelnen Fall noch erst zu beweisen sein, wenn nämlich schlechtweg der Ersatz des geleisteten Beitrags gefordert wird, daß die übrigen im Schiffe gewesenen Güter für denselben höhern Werth beigetragen haben.)

Benecke hat es für zweckmäßig gehalten, einige Auszüge von Dispachen mitzutheilen; Nolte ist ihm darin gefolgt. In einem Buche, daß für Geschäftsleute bestimmt war, durfte also nach ihrer Ansicht das eigentlich Praktische nicht fehlen, und es wäre dann wohl die Berufung auf die Genannten hinreichend, um in vorliegenden Blättern die Aufnahme derartiger Beispiele zu rechtfertigen Sie werden weiter unten am gehörigen Orte folgen.

Pöhls, Meno, A. M. u. J. U. D. Darstellung des gemeinen deutschen und des Hamb. Handelsrechts ꝛc. Hamburg 1830.

Der § 440 und die ffl. handeln von der Havarie grosse. Wie bei den Auszügen der übrigen Schriftsteller müssen wir uns darauf beschränken, nur einiges, entweder besonders klar Dargestellte, oder nach unserer Ansicht Irrige, mitzutheilen, während alles Uebrige, das Bekanntere oder doch an anderen Stellen dieser Schrift Erwähnte, mit Stillschweigen übergangen werden darf.

Als Erfordernisse der Havarie grosse werden fünf Theile aufgezählt (§ 442).

1. Durch eine gemeinschaftliche Gefahr herbeigeführte Nothwendigkeit;
2. der Schaden muß freiwillig, und
3. in der Absicht, Schiff und Ladung oder Leben zu retten, herbeigeführt sein (dies oder muß wohl besser heißen: und);
4. wirklicher Schaden;
5. wirkliche Rettung.

(Dabei ist nur zu bemerken, daß die zuerst geforderte Nothwendigkeit mit der unter 2. verlangten Freiwilligkeit des Schadens nicht recht harmonirt; 2 und 3 können übrigens recht gut in

Digitized by Google

einen Theil zusammengefaßt werden, No. 4 ist überflüssig, denn wo kein Schaden vorliegt, ist auch ein Beitrag nicht denkbar, und so würde sich das Ganze auf den zu Anfang aufgestellten Grundsatz, wonach nur drei Theile erforderlich sind, beschränken lassen.)

§ 443. Fälle, die in Havarie grosse gehören (oder dazu gezählt werden).

1. Werfen. Hauptveranlassungen zum Werfen sind die, wenn das Schiff nicht Wasser genug hat, oder um der Verfolgung eines Feindes zu entgehen, doch ist es nicht auf diese beiden Fälle zu beschränken. (Nein, nur muß die Erleichterung des Schiffs immer der Zweck desselben sein; anderes Werfen kann mitunter wohl zur Havarie grosse, wie überhaupt so vieles Sonstige, gezählt werden, aber nicht als zum eigentlichen Seewurf gehörig. Es kann ja bei einem ausgebrochenen Feuer Schießpulver über Bord geworfen werden, was gewiß nach gelungener Rettung in Havarie grosse ersetzt werden wird, aber nicht als eigentlicher von den Gesetzen vorgesehener Seewurf.)
2. Zufälliger Schaden an Gütern als Folge des Werfens. „Dieser Schaden sollte nie in Havarie grosse gerechnet werden, da das Princip dieser immer das ist, daß die Beschädigung absichtlich hervorgebracht worden sein muß, und jeder zufällige Schaden immer von dem allein getragen werden muß, den er trifft."
6. Taue, die wegeschnitten werden, um gebrochene Masten über Bord zu schaffen, aber nur dann, wenn die Trümmer das Schiff an der Fahrt hindern, oder ihm sonst gefährlich werden. (Das Beseitigen von hinderlichen und nicht zu rettenden Trümmern gehört jedoch zur Pflichterfüllung des Schiffers, und wenn auch einige Gesetze ausdrücklich die Vergütung zulassen, so sollte die Theorie sich doch gegen solchen Mißbrauch auflehnen.)
7. Stranden, absichtliches zur Vermeidung totalen Verlustes. Die Gründe, die in neuerer Zeit dagegen vorgebracht sind, werden als eben so unrichtig wie unhaltbar bezeichnet. Warum nicht freiwilliges Stranden eben sowohl Folge „freiwilliger überlegter Entschließung" sein könne, wie jede andere Art der freiwilligen Beschädigung. Die Absicht, den größten Theil des Ganzen durch Aufopferung eines kleineren zu retten, sei ebenfalls vorhanden. (Unserer Ansicht nach gehört Stranden nicht zur Havarie grosse. Das Stranden gehört zu den größten Gefahren der Schifffahrt, der Schiffer muß also Alles aufbieten, derselben zu entgehen, er darf sie aber nicht freiwillig aufsuchen, wie denn auch in der

Digitized by Google

Praxis gewiß nur in seltenen Fällen von einer Freiwilligkeit die Rede sein kann. Vielmehr gehorcht der Schiffer fast immer von vornherein einer gebieterischen Nothwendigkeit, wenn er sich dazu entschließt, sein Schiff auf den Strand zu setzen. Wir verweisen übrigens auf das Eingangs Gesagte.)

Damit wird denn auch das unter

8. und 9. über die Kosten des Abbringens, und Schaden beim Abbringen erledigt werden.

10. Prangen. (Dies gehört nach unserer Auffassung der Prinzipien ebenfalls nicht zur Havarie grosse. Auch darauf werden wir noch zurückkommen.)

11. f. Kost und Gage der Equipage während der Reparatur (im Nothhafen). Doch ist zu erwarten, daß bei einer längere Zeit erfordernden Reparatur der Schiffer, wo er dazu im Stande ist, sein Volk ablohne. (Dies ist ein wesentlicher Vorbehalt, der aber nach dem Inhalt jetziger Musterrollen nur dann eintreten würde, wenn die Mannschaft ihre Zustimmung dazu giebt, in der Fremde abgelohnt zu werden, oder wenn überhaupt die Reise durch Condemnation des Schiffes ihr Ende erreicht hat. Uebrigens muß die strenge Theorie die Vergütung von Kost- und Monatsgeld verwerfen, erstlich, weil es Pflicht des Schiffers ist, während der ganzen Reise für den seetüchtigen Zustand des Schiffes, also auch für genügende Mannschaft zur Bewachung von Schiff und Ladung zu sorgen, und dann, weil er contraktlich an die Leute gebunden ist; und somit die Beibehaltung derselben im Nothhafen nicht als Opfer im Sinne der Havarie grosse betrachtet werden kann. Gesetz und Usanz lassen freilich in manchen Ländern die Vergütung zu, aber es ist eben Sache der Theorie auf bestehende Mängel aufmerksam zu machen.)

15. Schaden am Schiffe und an der Ladung durch Vertheidigung gegen Feinde und Räuber. Nur muß ein wirklicher Feind des Schiffes und der Ladung der Angreifende sein. — Die Gründe gegen die Vergütung in Havarie grosse sind unhaltbar. Die Vertheidigung geschah zum Besten von Schiff und Ladung. Die Pflicht des Schiffers, sich zu vertheidigen, kann nicht als Grund gegen die Vergütung gelten, als es ja immer die Pflicht desselben ist, die Ladung zu bergen zu suchen, wonach man jede Havarie grosse, die in Schaden am Schiffe besteht, wegdisputiren könnte. (Wir halten dafür, daß diese Nummer mit Unrecht zur Havarie grosse gezählt wird. War ein Schiff zur Vertheidigung gegen

Digitized by Google

feindliche Angriffe ausgerüstet, und trat nun der Fall ein, wo die Vertheidigungsmittel gebraucht werden mußten, so ist nicht gut einzusehen, weshalb ein dabei sich ereignender Schaden in Havarie grosse vergütet werden soll. Dann müßte auch ja Schaden, der durch den Gebrauch sonstigen Schiffsgeräths entsteht, in Havarie grosse kommen; z. B. ein Anker wird ausgeworfen und dabei das Spill beschädigt, oder die Pumpen werden bei entstandenem schweren Leck übermäßig gebraucht, dadurch selbst beschädigt, und Wasser strömt durch dieselben an die Ladung u. s. w. Was dann über die Pflichterfüllung des Schiffers gesagt wird, daß man daraus einen Grund herleiten könne, jede Havarie grosse wegzudisputiren, so ist dabei zu bemerken, daß eine bloße Pflichterfüllung ganz gewiß keinen Anspruch auf Havarie grosse geben kann. Bei einer Havarie grosse kommt noch etwas anderes als Pflichterfüllung in Betracht, nämlich das Uebernehmen einer außerordentlichen Verantwortlichkeit. Denn das Unterlassen irgend einer Aufopferung kann dem Schiffer, der nach seiner Ueberzeugung handelte, deshalb nicht als Pflichtversäumniß aufgebürdet werden, weil es sich später herausgestellt hatte, daß eine Aufopferung am Platz gewesen wäre.)

16. Pflege und Heilung verwundeter Seeleute (diese Nummer steht und fällt mit obiger.)

20. An- und Uebersegelung. „Diese kann, dem Begriff nach, eigentlich nicht in Havarie grosse gerechnet werden, da sie immer zufälliger Schaden bleibt, und keineswegs durch eine freiwillige Handlung zum Besten des Ganzen herbeigeführt wird. Aber von jeher haben die Gesetze diesen Schaden durch eine Contribution über Schiff und Ladung gut gemacht haben wollen, und nur in neuerer Zeit ist man davon abgewichen.“ (Das „von jeher„ ist doch wohl nicht so unbedingt anzunehmen.)

444. Von einigen Fällen, die mit Unrecht zur Havarie grosse gezogen werden. Dahin gehören nach Pöhls:

Kosten der Convoy; Kost- und Monatsgeld bei Anhaltung von höherer Hand; was Räuber oder Feinde unter dem Versprechen der Bezahlung wegnehmen und nicht bezahlen; extra ordinaire Quarantaine; innerer Verderb der Waaren oder Verlust daran im Nothhafen; Reparatur des Schiffes im Nothhafen, wenn nicht der Schaden selbst zur Havarie grosse gehört; Belohnungen, die der Schiffer seinem Schiffsvolke zur Aufmunterung im Gefecht oder beim Bergen verspricht.

Digitized by Google

447. Vom Beweise der Havarie grosse. Aus der Natur der Sache schon, aber auch aus historischer Prüfung ergiebt sich als allgemeine Regel, daß der Schiffer einen solchen Beweis nur durch Verklarung führen kann. Beim Mangel einer Verklarung tritt das gerichtliche Beweisverfahren ein, also förmliches Zeugenverhör.

448. Von der Verklarung. Grundlage derselben bildet das Journal, zur Herausgabe desselben der Schiffer verpflichtet ist. Die Verklarung ist von der Mannschaft zu beeidigen, nothwendig ist es gerade nicht, daß die ganze Mannschaft bei Ablegung der Verklarung zugegen sei, doch können die Interessenten verlangen, daß die Abwesenden verhört werden. Auf Notirung eines Seeprotestes im Nothhafen legt Pöhls wenig Werth.

449. Beweiskraft der Verklarung. Sie muß der Form und dem Inhalte nach unverdächtig sein. Zunächst also muß sie vor einer competenten Behörde, oder doch vor einer Behörde, deren Ausfertigung Glauben verdient, abgelegt sein. Was den Inhalt betrifft, so dürfen keine an sich als falsch sich ergebenden Aussagen in der Verklarung enthalten sein, und ferner müssen die Angaben der verschiedenen Deponenten im Wesentlichen mit einander übereinstimmen. Im Zweifel soll das Journal mit der Verklarung verglichen werden. Nachverklarung ist nur dann statthaft, wenn Aufklärung über dunkel oder unvollständig in der ersten Verklarung angegebene Thatsachen verlangt wird, oder wenn sich nach Ablegung der ersten Verklarung noch etwas Wichtiges ereignet hatte. Thatsachen aber, die dem Schiffer schon bekannt waren als er die erste Verklarung ablegte, sollte er nie durch eine Nachverklarung beweisen können, sondern nur durch Zeugenaussagen. (Ausgenommen wohl, wenn jene Thatsachen im Journal sich angegeben finden, aber durch Uebersehen des Verfassers in der Verklarung nicht erwähnt wurden.)

450. Gegenbeweis gegen die Verklarung. Dieser beschäftigt sich damit zu beweisen, daß die in der Verklarung aufgeführten Ereignisse sich überall nicht zugetragen haben; oder nur damit: darzuthun, daß die Verklarung keinen Glauben verdiene. — Zu weit geht Pöhls, wenn er Rhedern und Ladungsinteressenten, die an der Richtigkeit der abgelegten Verklarung zweifeln, das Recht zugesteht, eine neue Abhörung der Mannschaft zu verlangen. Sie müssen doch wohl erst ihre Zweifel zu begründen suchen, und dann die Behörden bitten, die begehrte Vernehmung der Leute zu veranlassen. Anders würde es allerdings liegen, wenn eine vor-

Digitized by Google

schriftsmäßige öffentliche Bekanntmachung der Verklarungsablegung versäumt worden war.

Praktisch dagegen ist die Hinweisung auf das Journal und die vom Schiffer eingelieferten Belege (über Ausgaben, Taxationen) als Material zur Führung des Gegenbeweises; ferner, die Wirkung des Gegenbeweises betreffend, wird darauf aufmerksam gemacht, wie Thatsachen, die sich etwa durch spätere der Verklarung widersprechende Angaben der Mannschaft als *unerwiesen* herausstellen, damit noch nicht *unwahr* sind, daß also dem Schiffer das weitere Beweisverfahren durch Zeugenaussagen alsdann noch übrig bleibe.

Aus den dann folgenden Paragraphen 453—462 über beitragenden Werth, Aufmachung der Dispache ꝛc. ist noch Einiges anzumerken.

Das *Schiff* soll streng genommen für den Werth beitragen, den es im Augenblick des gebrachten Opfers hatte. Dieser Werth sei nicht ganz genau auszumitteln, doch könne man den Werth des Schiffes annehmen, wie er zur Zeit der Abreise gewesen ist, und davon die Slitage absetzen. (Pöhls stehet in solchem Ansehen bei den Gerichten, was schon die häufig vorkommenden Citate darthun, daß man es uns zu gute halten wird, wenn wir uns angelegen sein lassen, die vorkommenden Schwächen und Irrthümer des genannten Verfassers besonders hervor zu heben. Bei obiger Behauptung übersieht Pöhls zweierlei. Einmal giebt es auf See an und für sich gar keine Werthbestimmung, denn von einer solchen kann doch nur da die Rede sein, wo es Käufer giebt. Dann würde das gebrachte Opfer als solches gar nicht in Betracht kommen, wenn nicht Schiff und Ladung das Land erreicht; es muß also immer in Verbindung mit der gelungenen Rettung gedacht werden, und da auch der Preis der Rettung nach den Preisen am Lande gemessen wird, so ergiebt sich schon daraus, daß auch das Gerettete nach Landespreisen beitragen muß. Ferner würde die als absolut richtig aufgestellte Werthbestimmung in der Praxis auf große Schwierigkeiten stoßen. Auf welche Weise sollte der Werth ermittelt werden, den das Schiff bei der Abreise hatte? Es müßte denn schon jedes Schiff bevor es in See gehet, für den ungewissen Fall einer Havarie grosse von Sachverständigen taxirt und das betreffende Document mit an Bord genommen werden. Und wer soll die bis zur Havarie grosse Handlung erlittene Slitage taxiren? am Bestimmungsplatze können die Sachverständigen, die das Schiff nicht gesehen haben, als es die Reise antrat, doch nur über den vor Augen habenden Zustand des Schiffes urtheilen; die Werthannahme würde

Digitized by Google

also schließlich auf Willkür hinauslaufen.) — Es wird dann darauf aufmerksam gemacht, daß die Contribuirung des Schiffes für den Werth am Bestimmungsplatze insofern unrichtig sei, als Schiffe nicht abgeschickt werden, um, wie die Waaren, im Bestimmungsplatze verkauft zu werden. Der Rheder könne also entweder für einen zu hohen Werth, oder für einen zu niedrigen contribuiren müssen. (Das ist allerdings richtig, aber dennoch bleibt es der einzige Ausweg, den Werth des Schiffes zu bestimmen. Der Rheder muß sich eben dem etwa für ihn daraus entstehenden Nachtheil, auf den er übrigens schon beim Abschluß der Verfrachtung gefaßt sein konnte, unterwerfen, in Wirklichkeit wird ein solcher Nachtheil überdem nur in höchst seltenen Fällen nachzuweisen sein, denn bei Taxation von Schiffen pflegt nie der höchste Satz angenommen zu werden.)

Mit Recht wird die Annahme der Versicherungstaxe verworfen, denn die Contribution in Havarie grosse habe nichts mit der Assekuranz zu thun. (Gleichwohl kommen Fälle vor, wo dennoch in Ermangelung anderer Grundlagen jene Taxe zu Hülfe genommen werden muß, wenn nämlich ein Schiff im Nothhafen nicht taxirt worden ist, und nun auf Verlangen sämmtlicher Betheiligten, die bis zum Abgange des Schiffes entstandene Havarie grosse schon vor Beendigung der Reise regulirt werden soll.)

Bei Erörterung der Beitragspflicht der Fracht wird die Frage besprochen, wie es gehalten werden müsse, wenn das Schiff für eine Reise aus und zu Haus erst bei Ablieferung der Retourladung die Frachtvergütung erhalten soll, und auf der Hinreise schon eine Havarie grosse vorkomme. Nach einer englischen Entscheidung müsse die ganze Fracht beitragen, Benecke sei für Theilung der Fracht, doch dies sei unhaltbar, denn durch das Opfer auf der Hinreise wurde die ganze Fracht gerettet, freilich mit der darauf haftenden Last der Volksheuer für die ganze Reise und sonstiger Unkosten.

(Dabei wird eines, unserer Ansicht nach, wesentlichen Umstandes nicht gedacht. Es dürfen nämlich durch Verabredungen zwischen zwei Theilen die Interessen der Gesammtheit nicht gefährdet werden, sondern es müssen bei Regulirungen von Havarien grosse die gewöhnlich maßgebenden Verhältnisse zum Grunde gelegt werden. Also eben so wenig die Fracht vom Beitrage frei ausgehen kann, wenn gleich der Rheder die Güter als Franco-Fracht geltend im Manifest verzeichnen ließ, eben so wenig kann eine anderweitige, von der üblichen Weise abweichende Verabredung zur Geltung kommen, sondern es muß eben die courante Fracht der Hinreise zum Beitrag gezogen werden, wenn auf

Digitized by Google

der Hinreise eine Havarie grosse sich ereignete, wobei denn auch noch zu bedenken ist, daß als Regel die Aufmachung der Havarie grosse am zuerst erreichten Bestimmungsplatz gilt, wo alle Ansprüche, die aus Vorfällen der letzten Seereise hergeleitet werden können, erledigt werden müssen).

Nach Pöhl's Ansicht muß die Ladung, wenn sie ganz richtig contribuiren soll, nach dem Werth, den sie im Augenblicke der Entstehung der Havarie grosse hat, gerechnet werden, wobei alsdann die Schätzung am Bestimmungsplatze zu Grunde zu legen sei. Kommen die Waaren also beschädigt an, und ist diese Beschädigung nach der Havarie grosse entstanden, so muß der Betrag des Schadens dem vorgefundenen Werth hinzugefügt werden. (Wir haben oben schon bemerkt, daß es auf See keine Preise giebt, und daß die zur Havarie grosse Anlaß gebende Handlung zwar zur Rettung aus unmittelbar drohender Gefahr, aber doch gewiß immer im Hinblick auf die Erreichung des Reiseziels vorgenommen wird; wie ja die ganze Reise nur zu letzterem Zweck unternommen wird, und wie ja selbst die täglichen Verrichtungen des Schiffsdienstes nicht anders als zur Förderung dieser Absicht gedacht werden können. Das Unhaltbare der vorgeschlagenen Werthbestimmung ergiebt sich, abgesehen von der praktischen Unausführbarkeit, — denn wie kann mit Bestimmtheit angegeben werden, ob die im Raum verstauten und dem Blicke entzogenen Güter, vor oder nach dem Havarie grosse-Fall beschädigt wurden, — schon aus der daraus möglicherweise entspringenden großen Unzuträglichkeit. Denn angenommen, eine Waare werde bei Ankunft auf 100 ℔ im beschädigten Zustande geschätzt, der Schaden aber auf 900 ℔, und der Werth zur Zeit des Opfers also auf 1000 ℔, und es betrage der Beitrag zur Havarie grosse 50 Procent oder 500 ℔, so würde der Empfänger sich ja viel besser gestanden haben, wenn das Schiff gar nicht angekommen wäre. Aber selbst angenommen, er sei versichert, was allerdings die Regel ist, so würde er bei einer Havarie grosse von 95 Procent doch noch in Verlust kommen).

Willard Phillips, a Treatise on the Law of Insurance. 2. Theil. 2. Ausgabe. Boston, 1840.

Das der Havarie grosse gewidmete 15. Capitel finden wir im zweiten Theile, Seite 71 ff. Einzelne Lehrsätze und Prinzipien werden, wie dies namentlich bei englischen und amerikanischen Schrift-

Digitized by Google

stellern üblich ist, durch kurzgefaßte Erzählungen gerichtlich entschiedener Fälle illustrirt. Wir wollen versuchen, aus dem vorliegenden Material das Wesentliche anzuführen.

Als erste Bedingung zur Havarie grosse wird die Freiwilligkeit und Absichtlichkeit des Opfers eines Theils zum Wohl des Ganzen aufgestellt, und dabei die von Benecke geäußerte Ansicht, es finde kein Beitrag statt, wenn ohne das Opfer das Ganze mit Bestimmtheit als unrettbar verloren hätte angesehen werden müssen, weil alsdann ja der geopferte Theil von gar keinem Werth gewesen wäre, mit Recht in Zweifel gezogen, indem auf das an Seeräubern gegebene Lösegeld hingewiesen wird. — Es sei nicht einleuchtend, weshalb die Größe und Unmittelbarkeit der Gefahr ein Grund der Verweigerung des Beitrags sein solle; im Gegentheil je näher die Gefahr, desto unzweifelhafter sei der Anspruch auf Contribution zu einem gebrachten Opfer.

Auf die in den meisten Gesetzbüchern zu findende Vorschrift in Betreff des vor dem Werfen zu haltenden Schiffsrathes wird wenig Werth gelegt; wo die Umstände es zulassen, da werde der Schiffer natürlich seine Offiziere und Leute zu Rathe ziehen, aber ihn der Meinung dieser unterwerfen zu wollen, sei so viel als ihm in dieser Beziehung das Commando abnehmen. Doch verlange das amerikanische Gesetz die Zustimmung des Steuermanns oder Untersteuermanns und der Mehrheit des Schiffsvolks, wenn wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes beabsichtigt werde zum Hafen zurückzukehren.

Beim Seewurf von Decklast kommt es in Amerika darauf an, ob es auf den betreffenden Reisen Usanz ist, Güter auf Deck zu laden; so wird z. B. bei Südseefahrern der temporär auf Deck befindliche Thran, wenn solcher geworfen werden mußte, in Havarie grosse ersetzt.

Unser Verfasser scheint geneigt gebrochene und demnächst weggekappte Masten in Havarie grosse zuzulassen. Der von Stevens dagegen angeführte Grund, in solcher Lage seien die weggekappten Gegenstände ohnehin von keinem Werth, genügt ihm nicht. Aber er übersieht dabei, daß es eine bloße Pflichterfüllung des Schiffers ist, wenn er hinderliche und nicht zu rettende Trümmer beseitigt, was um so auffallender ist, als er mit Recht das Kappen von unklaren Ankern nicht als Havarie grosse gelten läßet, es sei denn, daß gekappt werden mußte, um Strandung zu vermeiden.

Obgleich einige richterliche Entscheidungen entgegen stehen, ist Phillips doch der Ansicht, daß Nothreparaturen, wo die Ausbesserung einen Particularschaden betrifft, nicht zur Havarie grosse gehören; ebenfalls nicht Gage an Matrosen, die in die Stelle desertirter oder

Digitized by Google

gestorbener angenommen wurden; auch nicht Belohnungen, die den Matrosen zur Zeit der Gefahr vom Schiffer zugesagt waren.

Heilungskosten Verwundeter, verbrauchte Munition, Schaden am Schiffe im Gefechte bei Vertheidigung gegen feindliche Angriffe gehören nach einer Englischen Entscheidung nicht zur Havarie grosse. Bei Kauffahrern könne die Vertheidigung nicht als bloße Pflichterfüllung angesehen werden, und der Schaden am Schiffe scheine dem Princip nach sehr ähnlich zu sein mit dem Verlust von Gütern, die zur Verhütung der Strandung in Leichter gelosset wurden; in beiden Fällen werde der Verlust zwar nicht beabsichtigt, sei aber die unmittelbare (aber nicht nothwendige!) Folge davon, daß man das Eigenthum der Gefahr aussetze, um es zu retten. Freiwillige Strandung sei ein anderer ähnlicher Fall. (Die Unhaltbarkeit der vorgebrachten Gründe braucht an dieser Stelle wohl nicht näher besprochen zu werden. Es genüge die Andeutung, daß ein zur Vertheidigung ausgerüstetes Schiff den Ersatz für den Gebrauch an Vertheidigungsmitteln und für erlittenen Schaden in der Fracht suchen muß. Wenn ältere Seerechte anders bestimmen, so ist das erklärlich, denn Krieg und Seeraub war vor Zeiten die Regel, die Beziehungen zwischen Schiffer und Kaufleuten waren mehr persönlicher Natur, und bei allgemeiner Nichtaufnahme jener Kosten wären die Frachtansprüche, eben weil auf jeder Reise ein Zusammentreffen mit Feinden oder Seeräubern vorkommen konnte, um reichlich so viel höher geworden, als sonst der Antheil der Kaufleute an Kriegsschäden betragen mochte.) Schaden durch freiwillige Strandung ist nach der Entscheidung amerikanischer Richter als Havarie grosse zu vergüten. Phillips ist damit einverstanden. Seine und die Gründe der Richter laufen etwa auf Folgendes hinaus: Auf die Einrede, Schiff und Ladung werde gemeinschaftlich der Gefahr ausgesetzt, während es Grundsatz bei der Havarie grosse sei, es müsse ein Theil zur Rettung des Ganzen geopfert werden, sei zu erwidern, daß auch wohl durch Kappen eines Ankers das Ganze der Gefahr ausgesetzt werde; beim Stranden aber erleide das Schiff, bei der Wahrscheinlichkeit eines Totalverlustes, einen gewissen Schaden zum allgemeinen Besten, der also durch Contribution gut gemacht werden müsse. — Auch sei es zur Constituirung eines Havarie grosse Falls nicht nöthig, daß das Schiff einer größeren Gefahr ausgesetzt werde, als worin es befindlich, sondern es genüge, wenn ein gewisser Verlust zum gemeinsamen Besten herbeigeführt werde. (Dies bezieht sich auf einen speziellen Fall, wo das Schiff so gesteuert wurde, daß es die mindest gefährliche Stelle des Strandes erreichte.) Was Richter Story über einen anderen Fall

Digitized by Google

von freiwilliger Strandung sagte, wo das Schiff nicht wieder abgebracht werden konnte, die Ladung aber gerettet wurde, mag hier im Auszuge noch eine Stelle finden. Er führt zunächst die Aussprüche mehrerer namhafter Schriftsteller an. Gegen den Beitrag der Ladung zum Verlust des Schiffes sind Emerigon und Stevens, letzterer giebt aber zu, daß seit Wesketts Zeiten der Gebrauch bei Lloyds und richterliche Entscheidungen in England für den Beitrag gewesen seien, dann resumirt Story wie folgt: die Absicht ist nicht das Schiff zu zerstören, sondern es wo möglich mit der Ladung in geringere Gefahr zu bringen. Die Handlung ist für Schiff und Ladung riskant, sie wird aber ausgeführt um einer größeren Gefahr, als Sturm oder feindlicher Verfolgung zu entgehen. Dann geschehe aber die Handlung zur allgemeinen Sicherheit, und wenn die Rettung der Ladung dadurch gelinge, so sei es schwer einzusehen, weshalb das ganze Opfer den Rheder treffen solle, nur aus dem Grunde, weil durch unvermeidliches Unglück der Schaden die Absicht oder Erwartung der Betheiligten überstiegen habe, wenn doch dadurch die Rettung der Ladung erzielt worden war. Wenn ein Mast weggekappt werden mußte und im Fallen gegen die Absicht der Mannschaft einen andern mit über Bord riß, so gehöre der Verlust beider unzweifelhaft in Havarie grosse. Das sei auch der Fall, wenn bei Seewurf andere Güter zufälliger Weise beschädigt würden oder verloren gingen. Es sei deshalb die Lehre als durch Autorität gut begründet und durch Prinzipien unterstützt unbedenklich zu befolgen, daß eine freiwillige Strandung, die den Totalverlust des Schiffes herbeiführe aber die Ladung rette, dann einen zweifellosen Havarie grosse-Fall begründe, wenn sie mit der Absicht das Ganze zu retten vorgenommen wurde (Was unsere Ansicht von der Sache betrifft, so verweisen wir auf das im Eingange Gesagte. Hier möge nur noch bemerkt werden, daß hin und wieder vom Seewurf der ganzen Ladung als Anspruch auf Contribution gebend gesprochen wird, um dadurch zu beweisen, daß im umgekehrten Fall, wo das Schiff ganz verloren gehe, wie nach einer freiwilligen Strandung, die Ersetzung desselben durch die Ladung zu begründen. Vergl. S. 111, 132 u. 135. Der citirte zur gerichtlichen Entscheidung gekommene Fall betraf ein mit Eis beladenes von Boston nach Charleston bestimmtes Schiff, welches in der Nähe des Abgangshafens die ganze Ladung über Bord werfen mußte und dann die Reise aufgab. Es scheint, daß dabei die Frage, ob denn in einem solchen Fall, wo der Seewurf dem gemeinschaftlichen Besten zu gar keinem Nutzen gereicht, überall von Havarie grosse die Rede sein könne, merkwürdiger Weise gar nicht

Digitized by Google

gestellt worden ist, sondern nur die: zu welchem Werth die Ladung berechnet werden müsse, dem des Bestimmungsplatzes, des Zwischenhafens, oder des Produktionsortes, wo dann die Entscheidung für letzteren ausfiel, weil keine Fracht gerettet worden.)

Anlaufen in Nothhäfen zur Ausbesserung des Schiffes gehört zur Havarie grosse, und es kommt dabei nicht in Betracht, welchem Umstande der Schaden zugeschrieben werden muß, sondern es kommt hauptsächlich darauf an, ob der Schaden solcher Art war, um die Sicherheit des Ganzen zu gefährden. — Bei Seeuntüchtigkeit des Schiffes durch inneren Verderb muß nur erwiesen werden, daß der Verderb unvorhergesehen und nicht zu vermeiden gewesen ist. Kost- und Monatsgeld wird in Amerika vergütet; Richter Sewall meinte bei Entscheidung eines zweifelhaften Anspruchs, eine liberale Auslegung sei vortheilhaft für die Versicherer, denn es würde alsdann vermieden, mit einem beschädigten Schiffe in See zu bleiben. Durch die Verpflichtung der Betheiligten die außergewöhnlichen Unkosten des Anlaufens eines Nothhafens und des Aufenthalts gemeinschaftlich zu bestreiten, werde Waghalsigkeit einzelner Widerstrebenden beseitigt. Und Oberrichter Kent äußerte bei einer anderen Gelegenheit, die Beibehaltung der Schiffsmannschaft sei nothwendig, um unmittelbar nach Instandsetzung des Schiffes die Reise fortsetzen zu können, so wie zum Schutz der Ladung im Nothhafen. Von dieser Ansicht wich Richter Livingston ab; der Grund, das Einlaufen sei zum allgemeinen Besten geschehen, beweise zu viel, denn auch die Ausbesserung des Schiffes müsse dann in Havarie grosse kommen, da sie dem Ganzen zum Vortheil gereiche Die fraglichen Unkosten müßten also von der Fracht getragen werden, und von den Versicherern der Fracht. — Das Gericht beharrte jedoch in einem späteren Fall bei seinem Ausspruche.

Unkosten, verursacht durch den Aufenthalt bei Reclamirung von Schiff und Ladung in Capturfällen, gehören zur Havarie grosse. Zu solchen Unkosten wird in einigen Staaten Amerikas auch das Kost- und Monatsgeld gerechnet. Wenn auch der Schiffer nicht verpflichtet ist, in solchen Fällen die Mannschaft im Dienst zu behalten, so muß es doch genügen, wenn er es in guter Absicht gethan hat und die Beibehaltung im gemeinschaftlichen Vortheil lag. (Hier möge die Bemerkung eingeschaltet werden, daß grundsätzlich die Vergütung von Kost- und Monatsgeld während der Reklame richtiger ist, als wenn es in sonstigen Havariefällen zur großen Havarie gerechnet wird; denn das Zeugniß der Mannschaft muß wesentlich dazu dienen, die Nationalität des Schiffes zu beweisen.) Zufolge einer Entscheidung im Staate

Digitized by Google

Massachusetts ward jedoch der Anspruch auf Kost- und Monatsgeld abgewiesen, denn er beruhe auf einem Contrakte zwischen Rheder und Mannschaft, und wenn die Dienstleistung, wofür der Beitrag verlangt wird, aus einer früheren Verpflichtung des Leistenden hervorgeht, so könne die Vergütung dafür nicht in Havarie grosse kommen. — Der in Frankreich zu Recht bestehende Unterschied, Kost- und Monatsgeld bei monatweiser Befrachtung zu vergüten, sonst aber nicht, ward dem Obergericht in Newyork zur Nachfolge anheimgegeben, doch das Gericht ging nicht darauf ein. Bei Aufenthalt durch Embargo wurde in Pennsylvanien Kost- und Monatsgeld vergütet, doch steht diese Entscheidung vereinzelt da. (Daß es unter keinen Umständen den Versicherern des Schiffes auf direkte Weise zur Last gebracht werden kann, ist wohl nicht zu bezweifeln; P. führt auch einige Fälle an, wo die Versicherer freigesprochen wurden, obgleich dies eigentlich nicht zum Capital der Havarie grosse gehört.)

Das Schiff trägt in den Vereinigten Staaten für den Werth bei, den es zur Zeit der Aufmachung der Havarie grosse hat. Die gerettete Fracht für zwei Drittel des Brutto-Betrages, ausnahmsweise in Newyork für die Hälfte. (In San Francisco ebenfalls für die Hälfte; Ladung für den Marktpreis, wovon jedoch Zoll, Fracht und Commission gekürzt wird.) Die Ladung für den Werth zur Zeit der Aufmachung, und da diese am Bestimmungsplatz zu geschehen pflegt, so würde also der Marktpreis nach Abzug von Fracht und Zoll anzunehmen sein, doch der größeren Bequemlichkeit wegen wird der Facturawerth angenommen, was aber das Recht jedes Betheiligten, eine Aufmachung nach dem Werth des betreffenden Orts und Zeitpunkts zu verlangen, nicht ausschließt.

Abbott, Charles, (später Lord Tenterden) treatise of the Law relative to Merchants Ship and Seamen. 1802.

7. englische Ausgabe von W. Shee, 5. amerikanische Ausgabe mit Anmerkungen von Richter Story ꝛc. Boston (1846).

Ueber Havarie grosse S. 569 ff.

Was Alle zu einem im gemeinschaftlichen Interesse erlittenen Verlust beitragen müssen, wird Havarie grosse genannt, zum Unterschiede von particularer Havarie, und der im Connossemente benannten Havarie, welche letztere mitunter auch kleine Havarie genannt wird. Die Lehre der Havarie grosse gründet sich auf das Rhodische Gesetz vom Seewurf. Die Güter müssen über Bord geworfen und der

Digitized by Google

Wille und die Thätigkeit der Leute muß dabei wirksam gewesen sein, gehen also die Güter durch Zufall verloren, so muß der Eigenthümer derselben den Verlust tragen. Sie müssen zur Erleichterung des Schiffes geworfen sein, und nicht aus Muthwillen; der Seewurf muß im gemeinschaftlichen Interesse geschehen sein, nicht etwa weil das Schiff ursprünglich zu schwer beladen war, sondern weil im Augenblick der Gefahr zur allgemeinen Rettung außergewöhnliche Anstrengungen gemacht werden mußten, und nun das Gewicht oder das Vorhandensein der Güter hinderlich waren. Der Seewurf ist zulässig bei Sturm und Seenoth, bei Angrundkommen durch Sturm, bei feindlicher Verfolgung. Warf aber der Schiffer ein Faß mit Geld über Bord, damit es nicht in die Hände eines verfolgenden Feindes fallen sollte, so gehört solcher Verlust nicht zur Havarie grosse. — Seerath und sonstige Förmlichkeiten werden in England nicht verlangt, wenn die Sache selbst rein ist. Vorschriften von Leuten im Studirzimmer oder hinter dem grünen Tische ersonnen und erlassen, werden im Augenblick der höchsten Gefahr doch nicht beachtet; und eine zu genaue Befolgung derselben kann nur Verdacht erregen. — Güter, die beim Werfen oder in Folge desselben beschädigt werden, müssen in Havarie grosse ersetzt werden; ebenfalls wenn Güter verloren gehen, die gelosst wurden, um in einen Nothhafen einlaufen zu können. Gehet aber das Schiff nach solchem Lossen verloren, so tragen die durch Lossen geretteten Güter zu solchem Verlust nicht bei. — Wurde in einem Nothhafen die Entlossung nothwendig, so gehören die Unkosten des Lossens, Lagerns und Ladens zur Havarie grosse. (Dies wird aber in England praktisch anders behandelt, indem nur das erste zur Havarie grosse gerechnet wird, das zweite zu besonderen Unkosten der Ladung, das dritte aber den Frachtgeldern belastet wird). Vom Winde zerrissene Segel, oder gebrochene Masten und Taue gehören nicht zur Havarie grosse; denn die Geräthschaften, die ein Handwerker zerbricht, können dem Besteller von Arbeiten nicht zur Last fallen. — Schaden durch Prangen gehört nicht zur Havarie grosse, ebenfalls nicht Schaden bei Vertheidigung gegen feindliche Angriffe, Heilungskosten und verbrauchte Munition; wohl aber Kappen von Masten, Segeln u. s. w., wenn es geschieht, um das Schiff zu erleichtern und zu erhalten, und auch Schaden durch Kappen des Decks oder der Schiffsseiten, um werfen zu können; ferner freiwilliges Stranden; Unkosten des Einlaufens in einen Nothhafen, als Lootsgeld, Hafengeld, sowie auch außerordentlicher Hülflohn bei Rettung aus Seegefahr. — Geworfene Decklast wird dagegen nicht vergütet, ausgenommen den Fall, wo es bewiesen

Digitized by Google

werden kann, daß das Laden von Gütern auf dem Deck ein bestehender Gebrauch bei den betreffenden Reisen ist.

S. 587 ff. wird die Frage erörtert, ob freiwillige Strandung zur Havarie grosse gehören müsse. Dabei wird ein Unterschied hervorgehoben. Wenn nämlich das Schiff nach der freiwilligen Strandung abgebracht wird, so müssen die Abbringungskosten und der dem Schiffe und der Ladung freiwillig zugefügte Schaden in Havarie grosse ersetzt werden; war die Strandung zufällig, so kann natürlich von der Beitragspflicht keine Rede sein. Ging aber das Schiff auf dem Strande verloren, so sollten die geretteten Güter nicht zu solchem Verlust beitragen müssen, denn das Schiff wurde nicht mit der Absicht auf den Strand gesetzt, damit es zertrümmere; der gänzliche Verlust desselben wird vielmehr durch unvorhergesehene Umstände veranlaßt.

Einlaufen im Nothhafen und die damit verbundenen Kosten, verursacht durch Reparatur eines Partikularschadens am Schiffe, sollten nie ein Gegenstand der Havarie grosse sein, denn der Rheder ist verpflichtet, für die Seefähigkeit des Schiffes für die Dauer der ganzen Reise Sorge zu tragen; doch gerichtliche Entscheidungen stehen dem entgegen. (Es muß übrigens doch auch daran gedacht werden, daß ein Schiff, welches auf See so stark beschädigt worden ist, gleichviel durch welche Ursache, daß es die Reise nicht fortsetzen kann, gleichsam zur Rettung aus einer gemeinschaftlichen Gefahr den Nothhafen anläuft, und daß also die dadurch entstandenen Unkosten gemeinschaftlich getragen werden müssen, wie es auch jetzt in England gebräuchlich ist.) Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft während des Aufenthalts im Nothhafen gehört nicht zur Havarie grosse, auch nicht bei Anhaltung des Schiffes durch höhere Hand, und bei Embargo. — Schaden durch Ansegelung gehört nicht zur Havarie grosse.

Zur Havarie grosse beitragen muß alles gerettete Kaufmannsgut, und es macht keinen Unterschied, wem es gehört; Juwelen und Gold, insofern solches zur Ladung gehört. — Das Schiff für den Werth am Ende der Reise, die Fracht nach Abzug der Volksgage und anderer Unkosten der Reise. Die Güter tragen bei für den Marktpreis am Bestimmungsplatze, nach Abzug von Fracht und Unkosten, und nach demselben Maaße werden geworfene vergütet; die Fracht für geworfene Waaren wird ebenfalls in Havarie grosse ersetzt.

Digitized by Google

Mittermaier, Dr. C. J. A. Geheimrath und Professor zu Heidelberg. Grundsätze des gemeinen deutschen Privatrechts mit Einschluß des Handels-, Wechsel- und Seerechts. 2 Bände. Regensburg 1843. 6. Auflage.

In einem so inhaltreichen Werke konnte unseres Gegenstandes nur in der Kürze gedacht werden, und daß bei dem Streben nach Kürze einzelne Undeutlichkeiten sich eingeschlichen haben, ist nicht zu verwundern. Wir heben einige Stellen heraus.

§ 315. (223 früherer Ausgabe).

„Zur großen Havarie (Havarie grosse) gehört jeder zur Abwendung oder Verminderung gemeinsamer (d. h. dem Schiffe und der Ladung drohender) Gefahr absichtlich und freiwillig herbeigeführte Schaden, oder die in dieser Beziehung entstandenen Kosten. Das Seerecht geht hier von einer Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung aus, und kömmt daher zum Grundsatze der Vertheilung des zur Rettung des Schiffs und der Ladung dem einen oder der anderen zugefügten Schadens, oder in dieser Beziehung entstandenen Kosten über das Ganze."

Zur Havarie grosse zählt M. außer dem Bekannteren das absichtliche Stranden, das Prangen, der den Waaren, die in dem Schiffe bleiben, durch den Seewurf zugefügte Schaden.

„Wichtig wird hier auch die Beitragspflicht des Schiffseigenthümers, wenn der Schiffer im Nothhafen Waaren zu verkaufen gezwungen war." (Eben so wichtig ist die Beitragspflicht der Eigenthümer der Ladung; es kommt eben darauf an, ob die Waaren verkauft werden mußten, um eine zur Havarie grosse gehörende Anschaffung zu bezahlen, oder ob die contrahirte Schuld ihren Ursprung in einem Particularschaden hatte.)

§ 316. Tragung der Havarie.

Vom Schiff, den Waaren und der Fracht pro rata ihres Werthes. Werth des Schiffs, wie es aus See kömmt, wonach es aber oft zu wenig contribuiren wird. Gegenstände, z. B. Proviant für Mannschaft, Kleider, die keine Fracht zahlen, sind frei vom Beitrage. Gerettete Waaren nach dem Werth am Löschungsplatze, mit Abzug von Fracht, Zoll und part. Havarie. Geworfene tragen bei wie gerettete. Bei Rettung des Schiffes durch den Seewurf, späteren Untergang desselben, dann erfolgter Bergung von Waaren, tragen diese, zum Netto-Werthe, den sie dann haben, zum Seewurf bei. (Holl. H.-G. 735.)

Digitized by Google

„Bei der großen Havarie, die auf dem zum gemeinschaftlichen Besten gemachten Opfer beruht, kann der Versicherer entweder in sofern betheiligt sein, als das Opfer die von ihm versicherten Gegenstände betraf, oder als solche Gegenstände, die gerettet wurden, am Bestimmungsorte ankommen, und nun beitragspflichtig zur gemeinen Havarie werden.“ (Im Resultat ist dies gleich; die geopferten Güter werden im Havarie grosse ersetzt, und der Ersatzwerth trägt seinen Beitrag zu Havarie grosse oder mit anderen Worten: jeder der Interessenten hat für das ihm Gerettete, wozu ja auch die Vergütung für den Seewurf gehört, dieselben Prozente zur Havarie grosse beizutragen, und dieser Beitrag bildet die Grundlage der Forderung an Versicherer.) Dann wird von der Havarie particulaire gesprochen.

„Der Versicherer muß sich die auch in einen fremden Hafen nach den dort geltenden Gesetzen gehörig geschehene Aufmachung des Schadens (sollte heißen: der Havarie grosse, davon aber schon oben verhandelt wurde) gefallen lassen.“

„Die Beitragspflicht des Bodmeristen zur Havarie war schon früh ein Gegenstand vielfacher Streitigkeiten, daher überall die Seerechtsgewohnheit des Landes betrachtet werden muß, von dessen Recht die Rede ist. (Note 26: In Athen war darüber schon verhandelt.) In Bezug auf den Beitrag zur gemeinen Havarie siegte immer mehr die Ansicht, daß der Bodmerist die Seegefahr übernimmt, und daher sein Capital und den Seegewinn nicht anders fordern kann, als wenn er bis zum Betrag der Summe, die er ohne das die Havarie veranlassende Opfer verloren haben würde, den Beitrag zur Havarie übernimmt, da er ja auch den Vortheil hat, und daß er den Bodmereinehmer von der Havarie befreit, so weit die Summe des Bodmereivertrags geht, und zwar nützt hier dem Bodmeristen nicht einmal ein gegentheiliger Vertrag (code 409). Dagegen trägt der Bodmerist nichts zur Particular-Havarie bei.“

§. 317. Seewurf.

„Die Vornahme des Seewurfs, der eine Hauptart der großen Havarie begründet, richtet sich nach den Vorschriften, welche schon früh im rhodischen Seerecht vorkommen, in das Gewohnheitsrecht des Mittelalters, und in die spätern Seegesetze übergingen. Zu einem gehörig vorgenommenen Seewurf gehört ein Fall, in welchem durch dringende Noth, um dem Schiffbruche zu entgehen, der Wurf nothwendig ist.“

Digitized by Google

Schiffsrath. — Beitragspflicht erst dann, wenn Rettung erfolgte. Rekhenfolge und Gegenstände beim Seewurf, alte Gesetze darüber, die aber schon früh außer Uebung gekommen.

Wer zum Seewurf beiträgt. — Schiff, Fracht und Ladung; alle zur Zeit des Seewurfs an Bord befindliche Waaren, daher auch die geworfene contribuiren. (Deutlicher: die Summe, welche für die geworfenen Waaren in Havarie grosse vergütet wird, muß contribuiren.) Werden geworfene Waaren gerettet, so müssen die Eigenthümer die erhaltene Vergütung zurückerstatten, jedoch nach Abzug etwa entstandener Beschädigung durch Seewurf und der Rettungskosten (code 429. Holl. 739.) (Einfacher stellt sich aber die Rechnung, wenn der Reinertrag solcher wieder zu Tage gekommener Güter von dem Betrage der als Havarie grosse eingetheilten Gesammtsumme abgezogen und dann der Rest jedem Betheiligten zugewiesen wird.)

§ 318. Vom Beweise des Schadens durch Verklarung, eventuell mit Nachverklarung, wogegen jedoch die Beweisführung, die Sache habe sich anders verhalten, zulässig ist. — Unumgänglich nothwendig, wenn nämlich auf andere Art genügender Beweis geführt werden kann, ist nach der Praxis die Verklarung nicht. (Als Autoritäten werden hier aber nur ältere Schriftsteller als Targa, Emerigon ꝛc. angeführt.) Es muß unserer Ansicht nach zuerst die Unmöglichkeit der Verklarungsablage dargethan werden, bevor zu anderen Beweismitteln übergegangen werden darf.)

Kent, James. Commentaries on American Law. Fifth Edition. Newyork 1844.

Im dritten Bande, Seite 231 ff. wird von der Havarie grosse gehandelt, und zwar zunächst vom Seewurf, der nur im äußersten Nothfall stattfinden darf, wenn das Schiff in Gefahr ist durch die Wuth des Sturms unterzugehen, oder wenn es auf Felsen oder Untiefen stoßt (labouring), oder endlich wenn es von Seeräubern oder Feinden dicht verfolgt wird (closely pursued). Seerath soll vorher gehalten werden, der Schiffer ist aber verantwortlich für die gehörige Ausübung seines eignen Urtheils, und wenn er die Nothwendigkeit des Opfers beweiset, so wird er gerechtfertigt sein, ob er nun den Rath der Mannschaft befolgte oder nicht. Nach der allgemein gültigen Regel, abgesehen von ganz besondern Fällen, darf die Mannschaft ohne

Digitized by Google

Befehl des Schiffers nicht zum Seewurf schreiten. In einer Note S. 233 wird die Angabe Targa's erwähnt, der während einer 60jährigen Erfahrung als Mitglied des Seegerichts in Genua nur 4 oder 5 Fälle eines regelmäßigen (vorher berathenen) Seewurfs erlebt habe, und diese seien gerade wegen der beobachteten Förmlichkeiten verdächtig gewesen. So daß also, wie Kent fortfährt, der regellose Seewurf gültig sei, denn er finde statt im Augenblick einer nahen und schrecklichen Gefahr, wo alle Formalitäten und Berathungen nicht am Platz oder unthunlich sein würden.

Aller Schaden, der unmittelbare Folge eines Seewurfs oder einer andern nothwendigen Handlung ist, gehört zur Havarie grosse, z. B. wenn ein Mast weggekappt und dadurch die Ladung beschädigt wird, wenn beim Seewurf andere Theile der Ladung beschädigt werden, denn dies sei als ein Theil des Preises anzusehen, der für die Rettung des Uebrigen bezahlt wird. Demnach, wenn ein Schiff Seeschaden erlitten hat und einlaufen muß um zu repariren, gehört auch Kost- und Monatsgeld der Mannschaft während des Aufenthalts zur Havarie grosse. Kost- und Monatsgeld nach der Anhaltung eines Schiffes und bis zum Spruch des Prisengerichts gehört zur Havarie grosse, nach amerikanischem Recht auch bei Aufenthalt durch Embargo; ebenfalls wenn das Schiff aus Furcht vor Feinden und um auf Convoye zu warten, einen Nothhafen anläuft.

Schaden durch Prangen gehört nach amerikanischem Recht nicht zur Havarie grosse (S. 237). Dagegen soll Schaden an einem gestrandeten aber durch Lossen abgebrachten Schiffe zur Havarie grosse gehören, wobei aber eine richterliche Entscheidung nicht angeführt wird, was also wohl nicht als ganz unzweifelhaft angenommen werden darf.

Schaden durch freiwilliges Stranden, wenn auch das Schiff verloren gehet, die Ladung aber gerettet wird, gehört zur Havarie grosse nach einer Entscheidung des Obergerichts der Vereinigten Staaten, wonach „die Versicherer der Ladung zum Verlust von Schiff und Fracht beitragen sollen".

Die allgemeine Regel ist die, daß alles Gerettete beitragen muß. Ausnahmen sind: Kriegsgeräth und Proviant, denn diese sind zum allgemeinen Besten an Bord; doch werden sie, wenn geopfert, ersetzt. — Gage der Mannschaft ist auch vom Beitrage frei, nur nicht in dem einzelnen Fall von Ranzionirung des Schiffes.

In allen andern Fällen ist die Mannschaft aus dem Grunde vom Beitrag befreit, weil sie sonst aus Eigennutz verhindert werden könnte das nöthige Opfer zu bringen, und auch weil die Mühseligkeiten und

Digitized by Google

Gefahren, die sie ausstehen muß, sie wohl von weiterem Drangsal befreien dürfen.

Die geopferten Güter sowohl als die geretteten werden zum Marktpreise am Bestimmungsplatze, nach Abzug der Fracht berechnet. Das Schiff zum Werth am Bestimmungsplatz, die Fracht mit Abzug eines Drittels. Aufgeopferte Gegenstände vom Schiff werden mit 1/3 Abzug vergütet.

Was fremde Aufmachungen betrifft, so werden diese als gültig angesehn, wenn sie auch in einzelnen Theilen von amerikanischer Usanz abweichen. Sie können aber nicht zu Kraft bestehen, wenn keine Havarie grosse vorlag, sondern nur ein Partikularschaden, und dieser irrigerweise als Havarie grosse behandelt wurde.

Laurence R. Baily, General Average, and the Losses and Expenses resulting, from General Average Acts, practically considered. London: Baily Brothers; Liverpool: Wareing Webb. 1851.

Die vorliegende Schrift bespricht die Havarie grosse unter Zugrundelegung englischer Rechtsgrundsätze und Gewohnheiten. Sie gehört zu den neuesten in England erschienenen Werken über Havarie grosse; der Verfasser ist Dispacheur in Liverpool, und es darf schon deshalb viel Belehrendes über englische Gebräuche und Rechte in derselben erwartet werden, eine Erwartung, die bei näherer Durchsicht erfüllt wird. Was die vom Verfasser aufgestellten Principien und Ausnahmefälle (exceptional rules) betrifft, so schließen sich die ersteren ziemlich genau an das von den namhaftesten Schriftstellern für richtig Erkannte an, während letztere einiges spezifisch Englische enthalten. Als oberster Grundsatz soll folgender gelten (Seite 6):

„Es muß moralisch gewiß sein, daß ohne die vorgenommene Handlung Schiff und Ladung total verloren gegangen wären."

Dies wird S. 23 ff. weiter ausgeführt und dabei der von Anderen für richtig gehaltenen Theorie gedacht, wonach schon eine drohende Gefahr (a state of jeopardy) die vorgenommene Handlung rechtfertigt, und Anspruch auf Havarie grosse begründet, doch führt das Raisonnement zu dem Schluß, eine moralische Gewißheit sei nur ein äußerster Grad der Wahrscheinlichkeit. Wir können demnach den obigen Satz nicht unbedingt annehmen, und müssen versuchen, eine befriedigendere Fassung zu finden. Doch fahren wir inzwischen referirend fort:

Digitized by Google

„Die Handlung muß eine solche sein, wie vernünftige Seeleute sie unter den Umständen vornehmen würden."

„Die Handlung muß einen in Geld zu schätzenden Verlust verursachen, und ein in Geld zu schätzender Vortheil muß ihr folgen."

„Der pecuniäre Verlust muß die nothwendige unmittelbare Folge der Handlung sein."

„Der pecuniäre Verlust muß ein solcher sein, der ohne Ausübung der Havarie grosse-Handlung nicht entstanden wäre."

„Der pecuniäre Verlust muß ein solcher sein, den Leute, mit Einsicht verfahrend, nicht vermeiden oder verringern konnten."

„Der Verlust muß durch die Aufopferung eines Gegenstandes verursacht sein, der nicht selbst die unmittelbare Ursache der Gefahr ist, die seine Aufopferung nothwendig machte."

So z. B. gehört das Wegkappen bereits gebrochener Rundhölzer, das Ueberbordwerfen erhitzten Hanfes, der in Brand gerathen kann, nicht zur Havarie grosse (S. 46.)

„Alle Handlungen, die nothwendiges Ergebniß einer Havarie grosse-Handlung sind, und die vollzogen werden, damit Schiff und Ladung den Bestimmungsort erreichen, sind ebenfalls Havarie grosse-Handlungen."

Dagegen gehört Folgendes nicht zur Havarie grosse:

„Verluste, die verursacht wurden durch

die Nichtvollziehung einer Handlung; z. B. Ladung wurde wegen einer Havarie grosse gelandet, konnte dann aber, wegen der eigenen Beschaffenheit, oder wegen des Zustandes des Schiffes nicht wieder eingenommen werden.

Seewurf von Deckladung und auf dem Deck befindlichen Ketten ꝛc. und Wasserfässern.

Kappen der Heckjölle.

Verrichtungen der Schiffsmannschaft, die im gewöhnlichen Laufe der Schifffahrt vorgenommen werden.

Slippen von Ankern, um sich der Convoye anzuschließen, oder weil sie unklar sind.

Schaden an Schiffsgeräthe durch Gebrauch desselben in dem Dienst, wozu es angefertigt wurde.

Freiwilliges Stranden.

Schaden aus innerem Verderb des Schiffes oder der Ladung, oder durch natürliche Ursachen entstanden."

Der Verfasser giebt jedoch zu, daß die Praxis mitunter von diesen Prinzipien und Ausnahmen abweicht.

Digitized by Google

Aus der S. 8 ff. gegebenen Uebersicht heben wir Folgendes hervor:
Seewurf von Gütern oder Schiffsgeräth.

Gehört zur Havarie grosse, wenn derselbe vorgenommen wird, um das Untersinken des Schiffes in einem Sturm zu verhüten; um das Schiff bei feindlicher Verfolgung zu erleichtern; um ein an Grund gekommenes Schiff zu lichten. Doch muß die Ladung unter Deck oder in der Hütte (Poop) gestaut gewesen sein. Ebenfalls wird Beschädigung oder Verlust von Gütern in Havarie grosse vergütet, die aufs Deck gelegt wurden, um geworfen zu werden, oder um andere zu werfende Güter erreichen zu können; so wie auch, wenn Güter während der Vornahme des Seewurfs durch Wasser beschädigt werden, welches in die Luken dringt. — Der Schaden, der dem Schiffe zugefügt wird, um den Seewurf bewerkstelligen zu können, gehört zur Havarie grosse.

Der Seewurf gehört aber nicht zur Havarie grosse, wenn er vorgenommen wird, um Güter oder Schiffsvorräthe los zu werden, deren Verbleiben an Bord, wenn nicht neu hinzutretende Umstände es verhindern, einen Totalverlust von Schiff, Fracht und Ladung verursachen oder den Tod der Mannschaft herbeiführen würde. — Auch nicht Schaden an der im Schiff gebliebenen und durch den Seewurf aus der Stauung losgerathenen Ladung, doch sei diese Usanz mitunter dem Prinzip entgegen, (nach welchem alle nothwendigen Folgen einer auf Havarie grosse Anspruch gebenden Handlung zu Havarie grosse gehören.) Wenn Decklast geworfen wird. Dabei haben einige richterliche Entscheidungen jedoch die Ausnahme zugelassen, daß in dem Fall, wo es Handelsusanz sei, Decklast zu fahren, auch der Seewurf derselben Anspruch auf Havarie grosse gebe. Die Nichtvergütung einer Decklast Holz von Nordamerika, über Bord geworfen, um ein Schiff im Sturm zu erleichtern, sei oftmals ein streitiger Punkt. Für die Vergütung werde geltend gemacht: die gesetzliche Erlaubniß zwischen dem 1. Mai und dem 1. September, und richterliche Entscheidungen früherer Fälle. Dagegen: jene richterlichen Entscheidungen seien nicht anwendbar, weil es sich mehr um die Ersetzung des Ganzen, als um einen Anspruch auf Havarie grosse gehandelt habe, und dann sei ein Unterschied zwischen einer gesetzlichen Erlaubniß und einem gesetzlichen Verbote. Wenn die Gefahr, zwischen dem 1. September und dem 1. Mai Decklast zu fahren, so groß sei, daß das Gesetz dieserhalb einschreiten müsse, so müsse einige Gefahr zu allen andern Zeiten vorhanden sein. — Demnach werde der streitige Punkt

Digitized by Google

wohl erst durch ein competentes Tribunal festgestellt werden müssen. Ladung, die im vernichteten Zustande über Bord geworfen wird (in a state of wreck) oder die ausgepumpt wurde, giebt keinen Anspruch auf Havarie grosse.

Kappen von Masten, Segeln ꝛc. gehört zur Havarie grosse, wenn es geschieht, um ein ganz auf die Seite gefallenes Schiff aufzurichten, um das an Strandtreiben eines Schiffes zu verhüten; desgleichen Kappen von Schanzkleiden, um ein Schiff von dem auf's Deck gestürzten Wasser zu befreien. Kappen einer Spiere oder eines Segels, um einen Mast zu retten, gehört dagegen nicht zur Havarie grosse; d. h. wie S. 52 erläutert wird, nach der Praxis; dem Princip gemäß zur Havarie grosse gehörig möchten immer einige Fälle sein, nämlich, wenn die Aufopferung geschieht, um das Ganze zu retten.

Slippen von Ankern und Ketten und die Folgen davon, zur Havarie grosse gehörig, bei Abarbeiten aus Lagerwall, Verhütung einer Ansegelung ꝛc., wenn ein Anker zeitweilig unklar geworden, und bei augenscheinlich drohender Gefahr. Gebrochene Ketten gehören nicht zur Havarie grosse; dies die allgemeine Regel, wovon jedoch folgender ein Ausnahmefall: Ein Schiff unter vollen Segeln kam in Gefahr mit einem andern Schiffe zusammen zu stoßen; um dies zu verhüten, ward der Anker ohne die üblichen Vorkehrungen, als Einnehmen von Segeln ꝛc. ausgeworfen, wodurch die Kette brach. Der Verlust wurde in Havarie grosse vergütet. (Dies ist auch gewiß der Billigkeit gemäß, die mitunter bei der Havarie grosse zur Anwendung kommen muß, wenn das Beharren beim Princip die größte Ungerechtigkeit nach sich ziehen würde. Dem Princip nach war aber die Vergütung nicht zu rechtfertigen, denn bei einer Ansegelung ist es von vorn herein nicht ausgemacht, daß das Ganze verloren gehen wird.)

Anfertigung von Nothmasten ꝛc. und dazu gebrauchtes Tauwerk u. s. w. wird in der Praxis in Havarie grosse vergütet, was auch in manchen Fällen in Uebereinstimmung mit dem Princip ist, nämlich wo es sich darum handelt, einen Nothhafen zu erreichen. Geschah es aber, um die Verlängerung der Reise zu verhüten, so kann das Princip kaum die Vergütung gutheißen.

(War aber der Mast selbst in Havarie grosse zu ersetzen, so sollte eigentlich weiter kein Unterschied gemacht werden.)

Dasselbe gilt von Segeln, die, um verlorene zu ersetzen, erst zurecht geschnitten werden mußten.

Digitized by Google

Schaden am Schiff und Zubehör durch freiwilliges Stranden, durch Prangen, durch Wurmfraß im Nothhafen, durch Vertheidigung gegen feindlichen Angriff, gehört nicht zur Havarie grosse.

Schaden und Verlust an der Ladung durch Lossen derselben, ausgenommen, wo derselbe eine nothwendige Folge einer auf Havarie grosse Anspruch gebenden Handlung ist, ferner durch Feuer, Diebstahl ꝛc. im Packhause nach dem Lossen, durch in den Raum geschafftes Wasser, um eine Feuersbrunst zu löschen, durch freiwilliges Stranden, durch klimatische Einwirkungen im Nothhafen, gehört nicht zur Havarie grosse.

Hafenunkosten im Nothhafen, wenn das Schiff einlaufen mußte, um einen Schaden auszubessern, oder wegen Krankheit des Schiffsvolks, wegen Mangel an Wasser oder Proviant, wegen Schaden an der Ladung, oder wegen losgerathener Stauung, gehören zur Havarie grosse.

Lossen der Ladung und in Sicherheit bringen derselben gehört zur Havarie grosse, wenn es geschieht, um das Schiff auszubessern, um die Ladung abzukühlen ꝛc., um ein gestrandetes Schiff flott zu machen. — Dagegen gehört es nicht in Havarie grosse, wenn das Schiff im Verfolge seiner Reise dadurch befähigt werden soll den Abgangsplatz zu verlassen, den Bestimmungsplatz zu erreichen, oder eine Barre zu passiren. Zertrümmert das Schiff während des Lossens oder unmittelbar nachher, so müssen die Kosten des Lossens von der Ladung und der verdienten Fracht getragen werden.

Lagermiethe für Ladung im Nothhafen wird nicht in Havarie grosse vergütet, sondern in der Praxis der Ladung belastet, sollte aber, dem Princip nach, in Havarie grosse kommen, wenn die Ladung wieder verschifft wird, oder, bei Trennung von Schiff und Ladung, bis zum Datum der Trennung.

Wiederverschiffungskosten der Ladung im Nothhafen werden nicht in Havarie grosse vergütet, sondern in der Praxis der Fracht belastet; wird aber das Schiff im Nothhafen condemnirt, und der Rheder abandonnirt seinen Anspruch auf Fracht, so wird die Beförderung der Ladung den Gütern belastet, d. h. nach der Praxis. — Wurde aber die Fracht bei der Abladung voraus bezahlt, die Güter mögen verloren gehen oder nicht, so sollten jene Unkosten auf die Ladung fallen.

(Wir bemerken gern, daß der Verfasser das Unhaltbare der englischen Eintheilungsweise in Betreff der Lagermiethe und Ver-

Digitized by Google

schiffungskosten einsieht, und wünschen mit ihm, daß die angeregten Punkte Beachtung finden mögen, können aber, was die in Vorschlag gebrachte Zuweisung der Wiederverschiffungskosten anbetrifft, nicht mit ihm übereinstimmen. Es soll nämlich von zufälligen Verabredungen bei der Charterung eines Schiffes abhängig gemacht werden, wer jene Kosten tragen soll, während es viel einfacher ist, die Kosten dahin zu bringen, wohin sie gehören, nämlich in Havarie grosse. Denn die Wiederverschiffungskosten sind eben so gut eine nothwendige Folge der Havarie grosse-Handlung, als das Lossen und die Lagermiethe. Bei der Eintheilung der Havarie grosse darf aber der zufällige Umstand, daß die Fracht vorausbezahlt wurde, keinen Unterschied machen. Das beitragspflichtige Capital muß vielmehr so berechnet werden, als habe keine Vorausbezahlung stattgefunden, denn durch einseitige Verfügungen darf an den Rechten Dritter nichts geändert werden. Wer dann aber den Beitrag für vorausbezahlte Fracht schließlich tragen soll, das kann allerdings unter Rheder und Ladungsinteressenten vereinbart werden.

Nothreparatur eines Schiffes im Nothhafen wird nicht in Havarie grosse vergütet, sollte aber in einigen Fällen, ganz oder zum Theil, auf Schiff, Fracht und Ladung gebracht werden, nach Verhältniß der Ausgaben, die auf Jedes gefallen wären, wenn die Ladung gelosset worden wäre, um die völlige Reparatur des Schiffes vornehmen zu können.

Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft während des Aufenthalts im Nothhafen gehört nicht zur Havarie grosse, auch nicht der Tagelohn der vorher verabschiedeten und dann als Arbeiter wieder angestellten Seeleute. Dagegen wird bei Bergungsfällen die Gage vergütet, wenn die Leute bei der Bergung nach dem Tage, an welchem der Rheder sie gesetzlich entlassen konnte, mitgewirkt haben.

Was zur Havarie grosse beiträgt:

Schiff, Fracht und Ladung, und das in Havarie grosse Vergütete.

Was nicht beiträgt:

Passagegelder, frachtfreies Eigenthum von Passagieren, Proviant für Sträflinge, Truppen ꝛc., Gage des Schiffsvolks und dessen Effecten; Geld auf Bodmerei oder Respondentia gegeben.

Digitized by Google

Die Ausmittelung des beitragenden Werths betreffend stellt unser Verfasser die folgenden Grundregeln auf:

Die Hinzufügung von aufgeopfertem und vergütetem Schiffsgeräth zum Werth des Schiffes anlangend, so müssen die wirklichen Auslagen hinzugefügt werden, wenn die geopferten Gegenstände vor oder bei Beendigung der Reise ersetzt worden sind; unter derselben Kürzung wie bei Particular-Havarien. Sind sie nach Beendigung der Reise ersetzt worden, so soll die Hinzufügung der Vergütung auf andere Weise erfolgen, worüber S. 95 folgendes Beispiel gegeben wird: Wenn die Kette im Verfolge der Reise geslippt worden ist, und das Schiff nachher am Bestimmungsplatze ankommt, wo die Anschaffungskosten 100 £ sind, und es dann, ohne das Verlorene zu ersetzen, nach einen andern Hafen segelt, wo das Verlorene für 80 £ ersetzt wird, dann sollen 80 £ in Havarie grosse vergütet werden; sind aber die Kosten im zweiten Hafen 120 £, dann müsse die Vergütung nur 100 £ sein. (Wir meinen aber, da die Aufmachung der Havarie grosse am Bestimmungsplatz geschehen muß, so werden dort gewiß in den meisten Fällen die taxirten Unkosten, also jene 100 £, zum Grunde gelegt, ohne erst die etwaige Versegelung des Schiffes abzuwarten; und deshalb erscheint uns die gegebene Unterscheidung, als nur in ganz besonderen Fällen zutreffend, unnöthig zu sein.)

Die geworfene Fracht trägt bei, und die gerettete. — Wenn die Fracht laut Connossement höher ist, als die in der Charteparthie bedungene, dann sollte diejenige laut Connossement contribuiren. Beträgt aber die Fracht laut Charteparthie mehr, dann sollte sie nur in solchen Fällen beitragen, wo eine Vergütung für selbige in Havarie grosse beansprucht wird. Nach der Praxis wird Volksgage für die Reise und Hafenunkosten vom Bruttobetrage der Fracht gekürzt.

Die Ladung trägt bei für den Marktwerth am Tage der Ankunft. In der Praxis wird oft der Facturawerth angenommen, doch ist dies unrichtig.

Rechtsverhältnisse wegen Havarie grosse zwischen den Eigenthümern von Schiff, Fracht und Ladung, und zwischen ihnen und den Versicherern.

Der Capitain hat, bevor er die Ladung verabfolgen lässet, dasselbe Retentionsrecht darauf für Havarie grosse, wie für Fracht, und er kann den Eigenthümer der Güter für darauf haftende Havarie grosse

Digitized by Google

gerichtlich belangen, selbst wenn er die Güter herausgegeben hat vor Geltendmachung des Anspruchs. Ein Consignatär, der nicht Eigenthümer der Güter ist, kann dagegen wegen Empfangnahme gegen Connossement für die Havarie grosse nicht in Anspruch genommen werden; und da das Eigenthum sich selten aus den Connossementen erkennen lässet, und gegen die Zurückhaltung der Güter manche praktische Bedenken sprechen, so sei es gebräuchlich dieselben an die Consignataire gegen Havarie Revers auszuliefern, in welchem sie ihre Zustimmung erklären, daß die Havarie durch einen namhaft gemachten Dispacheur aufgemacht werde, und sich zur Zahlung des ausgemittelten Beitrags verpflichte. Dieser Revers sei aber nicht verbindlich für die Versicherer, außer wenn sie ihn mit unterzeichnet haben, was aber nicht üblich sei.

Aufmachung einer Havarie grosse im Auslande: Der Rheder kann darauf bestehen, daß die Havarie grosse am Bestimmungsplatz aufgemacht werde. Dann müssen, selbst wenn alle Betheiligte Engländer sind, die Gesetze jenes Platzes zur Anwendung kommen. Kann aber nicht bewiesen werden, daß die Havarie grosse jenen Gesetzen gemäß aufgemacht ward, so ist die Bezahlung eines Beitrags für Güter für die Versicherer nicht bindend. Sind dagegen solche Gesetze und Usanzen beachtet worden, so müssen die Versicherer der Güter bezahlen. Nach der Praxis freilich sind die Versicherer nur so weit zur Bezahlung verpflichtet, als die fremden Usanzen mit englischen übereinstimmen, die gerichtlichen Entscheidungen haben solche Praxis nicht völlig aufrecht erhalten.

Aus den hin und wieder eingestreuten Bemerkungen erkennt man unsern Verfasser als einen speculativen Kopf. Er klagt darüber, daß es in England bei Aufmachung von Havarie grossen keinen allgemeinen Gebrauch gebe, was er der Vernachlässigung der Prinzipien zuschreibt. Aber eine Uebereinstimmung der Meinungen über Havarie grosse und die leitenden Grundsätze könne auch nicht eher erwartet werden, als bis man den Gegenstand gehörig verstehe; dann werde Gleichförmigkeit der Ansichten das natürliche Ergebniß sein.

Von seinen praktischen Winken mögen folgende angeführt werden:

Wenn der große Mast gekappt wird, und im Fallen den Besahnsmast mit fortreißt, oder die Schanzkleidung beschädigt, oder die Schiffsseiten ehe die Trümmer beseitigt werden können, dann soll nach Einigen

Digitized by Google

nur ein Theil des Schadens vergütet werden, nach Andern der ganze. — Doch billigerweise müsse aller Schaden, der einer Havarie grosse-Handlung folgt, vergütet werden. (Durch Beispiele wird dann aber gezeigt, daß der Schaden eben eine nothwendige Folge sein muß.) Und so könne Schaden durch losgerathene Stauung nach einen Seewurf Havarie grosse sein, und auch nicht, ebenso wie der Verlust eines Masts durch das Kappen eines andern.

War die Decklast an der Luvseite über Bord gespült, und das Schiff hatte dadurch eine solche Schlagseite bekommen, daß die Decklast von der Leeseite über Bord geworfen werden mußte, so ist die Ursache des Seewurfs das Fehlen der Decklast an der Luvseite, und nicht das Vorhandensein der Decklast in Lee. (Aber wenn ursprünglich keine Decklast das Schiff beschwerte, so konnte auch kein Theil derselben fortgespült werden.) In Havarie grosse ersetzte Waaren müssen zur Havarie grosse beitragen, sonst würden sie besser gestellt sein als die geretteten. — In der Note: Dieser Grundsatz wird in der Praxis nicht strenge durchgeführt, denn, wurden durch Seewurf gerettete Güter im Nothhafen gelagert, so bezahlen sie Lagermiethe, wovon die geworfenen Güter frei sind. (Dies spricht aber für Aufnahme der Lagermiethe in Havarie grosse, wo dann ebenfalls die geworfenen Güter dazu beitragen.)

Kaltenhorn, Carl von (Dr. juris) europ. Seerecht. Berlin 1851.

Der II. Band § 153 bis 186, S. 51 — 231 handelt von der Havarie, und zwar zunächst von Havariefällen überhaupt, dann vom Wesen der Havarie grosse, dem Beweise der Havarie grosse, endlich von der Regulirung derselben.

Indem wir diese Abhandlung durchgehen, lassen wir das Bekanntere unerwähnt und heben nur das hervor, was entweder unserer Ansicht nach besonders deutlich ausgedrückt, oder wobei ein Wort zu sagen ist.

Was zunächst die philologische Untersuchung über die Abstammung des Ausdrucks „Havarie" betrifft, so ist dieselbe ganz interessant, liefert aber kein eigentliches Resultat, und wir müssen uns also damit begnügen zu wissen, daß jetzt unter Havarie ein Seeschaden verstanden wird.

§ 163. Erfordernisse der Havarie grosse im Einzelnen.

I. Es muß zur Beschädigung von Schiff oder Gut eine für Schiff und Gut gemeinschaftliche Gefahr vorliegen, welche die Nothwendigkeit der Beschädigung herbeiführt.

Digitized by Google

Wobei es gleichgültig sein soll, ob die Gefahr durch Jemandes Schuld herbeigeführt wurde oder nicht, die Vertheilung des Schadens als Havarie grosse müsse doch stattfinden, nur müsse der Schuldige zur Verantwortung und zur vollen Entschädigung herangezogen werden, der alsdann keinen Anspruch auf Vergütung aus der Havarie grosse haben soll. (Es steht aber fest und ist auch mitunter in Gesetzen ausgesprochen, daß wenn innerliche Fehler des Schiffes ꝛc. den Schaden verursacht haben, keine Havarie grosse stattfinden soll. (Vergl. Holl. G. 700.) Auch darf der beschädigte Gegenstand nicht selbst die Gefahr herbeigeführt haben; z. B. wenn Güter durch innern Verderb sich erhitzen und dann geworfen werden müssen. In solchen Fällen muß jeder seinen eignen Schaden tragen.)

II. Der Schaden muß freiwillig, absichtlich zugefügt sein.

III. Die Absicht muß dabei die Rettung von Schiff und Ladung sein.

Geworfener Mund- und Kriegsvorrath, Kleider ꝛc. des Schiffsvolkes und der Passagiere werden in Havarie grosse ersetzt. Manche Seerechte sollen den Worten nach anderer Meinung sein; z. B. Span. 958. (Dieser Artikel setzt aber nur fest, daß sie vom Beitrage frei sind; während § 936. 2 zur Havarie grosse zählt: die Sachen, welche zur Erleichterung des Schiffes geworfen werden, mögen sie zur Ladung, zum Schiffe, oder dem Schiffsvolk gehören. —)

IV. Es muß wirklich in Folge der bezeichneten Handlungen ein Schaden entstanden sein. Wird z. B. Geworfenes gerettet, ohne Schaden gelitten zu haben, so findet keine Havarie grosse statt.

V. Schiff und Gut muß wirklich gerettet sein.

§ 165. Einzelne Fälle der Havarie grosse.

Seewurf.

Als Hauptbedingung wird die Erleichterung des Schiffes beim an Grund kommen, oder bei feindlicher Verfolgung angegeben. — Aber es sollen sich noch andere Fälle denken lassen; z. B. „wenn Schiff und Gut durch die rein zufällig entstandene Beschaffenheit einer eingeladenen Waare vernichtet zu werden droht, oder wenn z. B. ein Schiff mit Pulver beladen ist und nun Feuer ausbricht, so werden jene gefährlichen Güter und namentlich resp. jene Pulverfässer geworfen werden dürfen."

(Dabei ist zweierlei zu bemerken. Erstlich ist es dem Princip der Havarie grosse zuwider, wenn zufällige Schäden als Havarie

Digitized by Google

grosse vergütet werden, wie denn z. B. ein gebrochener Mast, der demnächst weggekappt werden mußte, keinen Anspruch auf Havarie grosse giebt. Und was das Werfen von Pulverfässern aus einem in Brand gerathenen Schiffe betrifft, so würde das allerdings eine Aufopferung zum gemeinschaftlichen Besten und der Schaden deshalb in Havarie grosse zu ersetzen sein, aber eben nur als solche Aufopferung, nicht aber als Seewurf. Daraus aber, daß der Erfolg derselbe ist, gehet noch nicht hervor, daß auch die Sache dieselbe sein muß. Und so ist dem Wortlaut nach das Ueberbordwerfen von Gütern, die durch innern Verderb in einen gefahrdrohenden Zustand gerathen sind, zwar ein Seewurf, aber solcher Art, daß er nicht als Unterabtheilung der Havarie grosse gelten kann, und darauf kommt es hier doch allein an.)

VI. Wenn Löcher in's Schiff gekappt werden, um das Werfen zu erleichtern, oder das Abfließen des Wassers zu befördern, so gehört der Schaden am Schiff zur Havarie grosse, aber auch, nach holländischem Gesetz ausdrücklich, der durch solches Wasser der Ladung zugefügte Schaden, was nach der Note 33. völlig gerechtfertigt erscheint.

(Dies scheint im Gegentheil eine widersinnige Bestimmung zu sein. Denn das Wasser war ja schon im Schiffe; wären die Löcher nicht in's Schiff gekappt, so hätte es die Ladung gewiß leichter erreichen können, als beim Abfließen durch die Löcher. Ueberhaupt ist es unzweckmäßig, wenn Gesetze sich auf Specialitäten einlassen. Es genügt die Aufstellung eines Princips. Im vorliegenden Fall würde es darauf ankommen, ob die Beschädigung an der Ladung die nothwendige Folge des Kappens der Löcher war.)

Schon eine wohlbegründete Furcht soll Berechtigung zum Kappen ꝛc. geben. Z. B. Kappen von Ankertauen, um einer Convoye rechtzeitig sich anschließen zu können. (Dies ist jedoch in neuere Gesetzen nicht übergegangen, und in der Praxis gewiß auch nicht zulässig. Denn konnten die übrigen Schiffe zu rechter Zeit fertig werden, weshalb nicht auch dies eine? Der Grund des Kappens muß also in zufälligen Umständen gesucht werden, und ein solches Kappen begründet keinen Anspruch auf Havarie grosse.)

VIII. Kappen der Heckjölle, nach englischer Praxis nicht zur Havarie grosse gehörig, auch nach preußischem Landrecht 1853, welcher nur des auf dem Verdecke befestigten Boots erwähnt.

Digitized by Google

(Da es aber allgemein gebräuchlich und zur Rettung über Bord Gefallener sogar nothwendig ist, Stupen und Jöllen an der Außenseite des Schiffs zu befestigen, so sollte auch die Vergütung in Havarie grosse zulässig sein, eben so wie der Seewurf von ordnungs- und usanzmäßig auf dem Verdecke befestigten Wasserfässern ꝛc.)

IX. Freiwilliges Stranden; (gehört freilich nach einigen Gesetzen, z. B. preußischem und holländischem, zur Havarie grosse, das spanische 936, Nr. 7 spricht aber nur von den Abbringungskosten, was das richtige ist. Auch nach neuerer engl. Praxis ist freiwilliges Stranden von der Havarie grosse ausgeschlossen. S. Baily.)

XI. Prangen. (Schaden am Schiffe und an der Takelage, der durch Prangen entstehet, gehört nach Gesetz und Usanz einiger Länder zur Havarie grosse, nach K. sollte auch der Schaden an der Ladung darin aufgenommen werden. Nach richtig verstandenen Grundsätzen ist jedoch Prangen gänzlich von der Havarie grosse auszuschließen, denn das Segelsetzen, um dem Strande oder einem verfolgenden Feinde auszuweichen, ist an sich eine bloße Pflichterfüllung seitens des Capitains; und es kommt dabei noch in Betracht, daß gerade ein zu viel beigesetztes Segel und der dadurch herbeigeführte Verlust eines Mastes den eigentlichen Zweck des Segelsetzens nur vereiteln kann. Der Capitain soll genau beurtheilen können, wie viel er der Takelage zumuthen darf; auch setzt er die Segel nicht bei in der Gewißheit sie zu verlieren oder zu beschädigen, die Absichtlichkeit, ein Grundprincip der Havarie grosse, fällt also ganz weg.)

XII. 4. „Werden (im Nothhafen gelöffte) Güter in den Lagerhäusern gestohlen oder verbrennen sie, so gehört der Schaden in Havarie grosse.“) (Die hier angezogenen Gesetzesstellen passen nicht, denn sie sprechen nur von Schaden und Verlusten an Gütern, die in Leichterfahrzeuge gelöffet waren, und nun (während des Transports) beschädigt werden oder verloren gehen. — K. rechtfertigt die Vergütung durch die fortbestehende Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung, und nennt es falsch, wenn bloß die unmittelbarsten Folgen einer Havarie grosse Handlung zur Havarie grosse gehören sollen. — Aber die Lehre von der Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung oder wenigstens ihre vor Zeiten übliche Anwendung auf Fälle, wohin sie nicht gehört, muß in neuerer Zeit viel-

Digitized by Google

fache Anfechtung erdulden; und unmittelbare Folgen kennt die Lehre von der Havarie grosse nicht, sondern eben nur nothwendige Folgen. Es läßt sich aber nicht behaupten, daß das Verbrennen der Ladung am Lande eine nothwendige Folge des Lossens war.)

5. Lohn und Unterhalt des Schiffsvolkes während des Aufenthaltes im Nothhafen; doch muß das Schiff mit den Gütern die Reise in nicht zu langer Zeit fortsetzen, sonst soll der Schiffer sein Volk ablohnen und kann der Lohn und Unterhalt nur so lange zur Havarie grosse berechnet werden, als die Mannschaft nöthig war, um die Güter in Sicherheit zu bringen. (Strenge genommen gehört diese Nummer nicht zur Havarie grosse, denn der Schiffer hat von vorn herein die Verpflichtung das Schiff während der ganzen Reise in seetüchtigem Zustand zu halten, wozu auch die Beibehaltung der nöthigen Mannschaft gehört. Sodann kann von einer Ablohnung der Mannschaft nur dann die Rede sein, wenn die Reise im Nothhafen ihr Ende erreicht, sonst ist der Schiffer contraktlich, durch die Musterrolle, gebunden, die Leute an Bord zu behalten. Das Prinzip der Havarie grosse, freiwillige Aufopferung, kommt also dabei nicht in Betracht. Dies hat man auch in denjenigen Ländern eingesehen, wo Kost und Monatsgeld entweder gar nicht, wie in England, oder nur bedingungsweise, wie in Spanien und Frankreich, in Havarie grosse vergütet wird.)

XIII. „Vielleicht gehört aber jede nothdürftige Reparatur im Nothhafen in Havarie grosse.“ (Dies ist nicht der Fall, vielmehr gehört jede Reparatur eines Schadens dahin, wohin der Schaden selbst gehört. Hatte der Schaden selbst Anspruch auf Vergütung in Havarie grosse, so wird die Nothreparatur desselben, sofern keine Verbesserung dadurch eingetreten ist, zum Vollen in Havarie grosse ersetzt. Andere Nothreparaturen können aber nur dann darin aufgenommen werden, wenn durch sie z. B. die Lossung der Ladung oder sonstige zur Havarie grosse gehörende Kosten vermieden wurden.)

XVII. Schaden durch Vertheidigung des Schiffes gegen Feinde und Räuber, und die dabei verbrauchte Munition;

XVIII. Heilung und Verpflegung der dabei Verwundeten, Belohnungen zur Aufmunterung ꝛc. (Alles dies gehört nach strengen Begriffen nicht zur Havarie grosse; denn war ein Schiff mit

Digitized by Google

Kriegsgeräth versehen, um feindlichen Angriffen begegnen zu können, und trat dann eine Gelegenheit ein, um davon Gebrauch zu machen, so ist das eben nur ein Gebrauch zu dem Zwecke, wozu die Anschaffung geschah; und der Rheder eines bewaffneten Schiffes, der sich dafür eine höhere Fracht ausbedingen konnte, muß einen etwaigen Verlust aus der Fracht tragen.)

§ 173 ff. Von der Regulirung der Havarie grosse, (insbesondere Berechnung des beitragenden Werths.)

(Hier findet sich ein reichhaltiges Material angezogener Gesetzesstellen und schriftstellerischer Ansichten. Das richtige Princip bleibt jedoch immer: Jeder muß nach dem Verhältniß zu einer Havarie grosse beitragen, wie ihm das gebrachte Opfer zu gut gekommen ist, also für den ihm geretteten Werth. Wenn dabei durch gesetzliche Bestimmungen theils einige Befreiungen eintreten, z. B. wie bei den Effecten des Schiffsvolks ꝛc., theils feste Normen über Berechnungsweise des beitragenden Werths gegeben werden, so ist dabei nichts zu erinnern, insofern Ersteres aus Billigkeitsrücksichten, Letzteres aus Zweckmäßigkeitsgründen sich rechtfertigen lässet. Hält man am Princip fest, so wird der wirkliche Werth des Schiffes bei Ankunft, die reine Fracht, und der reine Marktwerth der Waaren beitragen müssen. Der Werth des Schiffes lässet sich durch Taxation leicht ermitteln, und daß dann die dem Schiffe in Havarie grosse gewordene Vergütung hinzugefügt werden müsse, weil sie dem Rheder ja ebenfalls gerettet wurde, sollte sich billig von selbst verstehen. Die Bruttofracht ergiebt sich aus dem Manifest und die Unkosten, die daraus zu tragen sind, lassen sich freilich auch berechnen, doch scheint es am einfachsten, wenn dafür ein festes Verhältniß angenommen wird, wie es auch die Praxis in einigen Ländern bereits eingeführt hat, nämlich entweder die Hälfte oder ein Drittheil. Würde in besondern Fällen nachgewiesen, daß dieser feste Abzug sich zu sehr von dem wirklichen Verhältnisse entfernte, so könnte letzteres immerhin angenommen werden. Bei der Berechnung der zur Havarie grosse beitragenden Fracht müßte aber immer der wichtige Grundsatz aufrecht erhalten werden, daß Verabredungen zwischen Rhedern und Ladungsinteressenten in Betreff etwaiger Vorausbezahlung, oder Bezahlung für Hin- und Herreise nach Zurücklegung der letztern, auf das ursprüngliche und gebräuchliche Verhältniß keinen Einfluß ausüben dürfen, eben so wie ein Rheder, der eigne Waa-

Digitized by Google

ren im Manifest als „Franco-Fracht“ geltend verzeichnen läßt, dennoch zur Havarie grosse für die courante Fracht beitragen muß.

Den beitragenden Werth der Ladung betreffend so wird die Behauptung Anderer wiederholt und gebilligt, das absolut Richtige würde sein, wenn man denjenigen Werth annehmen könnte, den die Waaren im Augenblick des Havarie grosse-Ereignisses hatten. Unmögliches soll man aber nicht voraussetzen, was doch geschehen würde, wollte man von einem Geldwerthe sprechen, den Güter auf der See haben sollen. Ein solcher Werth existirt einmal nicht. „Auf den Wellen ist Alles Welle, auf dem Meere ist kein Eigenthum.“ Es könnte höchstens nur die Rede von einem Werthe sein, den die auf einem bezeichneten Punkte der See befindlichen Güter für den am Lande sie erwartenden Empfänger haben; und dieser könnte alsdann den Werth nur unter Zugrundelegung eines ihm bekannten Werths, also entweder des Einkaufswerths, oder des Marktwerths annähernd bestimmen. Dies würde aber schon deshalb ein unnöthiger Umweg sein, als ja Waaren nach dem Havarie grosse-Ereignisse durch Seeschaden ganz oder zum großen Theil vergehen können, und da würde es doch gegen alle Gerechtigkeit und manche Gesetze sein, wollte man sie für den unverminderten Werth beitragen lassen. Preuß. 1886. Holl. 728.

Nun lässet sich zwar nicht verkennen, daß es am richtigsten ist, denjenigen Werth der Waaren contribuiren zu lassen, den sie bei Ankunft haben, und dies geschieht auch in den meisten Ländern, doch in der Praxis empfiehlt sich die Annahme des Facturawerthes schon aus der dadurch ermöglichten rascheren Aufmachung der Havarie grosse, womit allen Betheiligten gedient ist. Wurde in einzelnen Fällen und bei einer procentweise beträchtlichen Havarie grosse ein ungewöhnlich hoher Gewinn erzielt, so müßte es erlaubt sein, den wirklich geretteten Werth beitragen zu lassen. Geworfenes wäre jedoch alsdann zum Marktwerthe unter Abzug von Fracht und Unkosten zu ersetzen, welche Verschiedenheit in der Berechnung sich durch den Beitrag für eben diesen Werth wieder ausgleicht.)

Digitized by Google

Wilhelm Benecke's System des Seeassekuranz- und Bodmereiwesens. Vollständig und zeitgemäß umgearbeitet von Vincent Nolte. Hamburg, 1852.

Im zweiten Bande S. 566 bis 743 findet sich eine Abhandlung über Havarie grosse, wobei die betreffenden neueren Gesetze im Auszuge mitgetheilt sind, so wie auch S. 801 einige in Hamburg und Bremen aufgemachte Dispachen. Aus diesem reichhaltigen Material können wir nur Einiges hervorheben, denn der theoretische Theil ist so ausführlich behandelt, daß es zu viel Raum erfordern würde, den Ideengang wieder zu geben; überdies vermissen wir die Bestimmtheit des Ausdruckes und die klare Uebersichtlichkeit, die in manchen der mitgetheilten Lehrsysteme angetroffen wird. So z. B. werden S. 594 recapitulirend die Erfordernisse eines Havarie grosse Schadens aufgezählt; es muß nämlich bewiesen werden, daß der Verlust „nicht durch Zufall entstand, sondern erstlich die Folge eines absichtlichen Opfers oder freiwillig ausgelegter Kosten war, zweitens, daß es willkürlich, zum gemeinsamen Besten der ganzen Unternehmung übernommen worden ist, drittens, daß dies unter dem Drange einer wirklichen und imminenten Gefahr geschehen sei; viertens, darf man hinzusetzen — daß zu dem Opfer und zu den Unkosten nur nach gehöriger Ueberlegung geschritten worden sei, und endlich fünftens, daß keine Opfer gebracht und keine Unkosten gemacht worden, von denen es gesagt werden könne, daß sie zu den üblichen Pflichten und Auslagen der Schifffahrt gehören, welche als gewöhnliche Abnutzung des Schiffes angesehen und aus der Fracht bezahlt werden."

Und dann S. 610: „Es ist ein überall anerkannter Grundsatz, daß wenn ein Schiff der allgemeinen Sicherheit wegen geopfert wird, so muß Ersatz durch Beitrag zur Havarie grosse stattfinden."

Diese wenigen Proben mögen zur Entschuldigung dienen, wenn obige Abhandlung weniger beachtet wird, als manche der früher besprochenen. Wir beschränken uns darauf, einige Irrthümer hervorzuheben. Dazu zählen wir die Ansicht, daß Schaden, durch Vertheidigung gegen feindliche Angriffe entstanden, als Havarie grosse gelten soll (S. 619); ferner: willkürliche Strandung des Schiffes zum gemeinsamen Besten (S. 621 ff.), wobei wir gern des in einer Anmerkung erzählten Falles von Ersetzung eines gestrandeten Schiffes durch die sehr werthvolle Ladung, und darauf gemachten Versuch der Rheder, von den Versicherern des Caskos außerdem ein Totalschaden zu reklamiren, an dieser Stelle erwähnen. Zwischen dem Ort der Aufmachung und dem der Versicherung lag in jenem Fall keine sehr beträchtliche

Digitized by Google

Entfernung, und der beabsichtigte Betrug konnte leicht entdeckt werden; wie wäre das aber möglich gewesen, wenn vielleicht die Aufmachung in Europa und die Versicherung in Ostindien geschehen wäre, oder umgekehrt. Uebrigens beziehen wir uns auf das über beide Punkte vorstehend bereits Gesagte. Reklamkosten bei aufgebrachten Schiffen ꝛc., wozu ohne weitere Begründung das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft gerechnet wird. Abgesehen von gesetzlichen Bestimmungen gehören die Unkosten der Reklame eben so wenig zur Havarie grosse, wie die dazu ebenfalls gezählten Unkosten der Extraquarantaine, denn beides entspringt aus einem reinen Zufall. Beim Kost- und Monatsgeld wird nur zu leicht der wesentlichere Umstand übersehen, daß der Schiffer die Mannschaft nicht abdanken kann und darf.

Bei Besprechung der Vergütung für geworfene Waaren wird auch der Fall gedacht, „wo das Schiff mit einer total beschädigten Ladung seinen Bestimmungsort erreicht, und die geworfenen Güter gleiche Beschädigung erlitten haben würden, wären sie an Bord geblieben.“ Dann sollen die geworfenen nach dem Werth der angebrachten Güter geschätzt werden. Wer kann dann aber mit Bestimmtheit behaupten, daß die geworfenen Güter beschädigt würden angekommen sein? Denn die beschädigte Lieferung der ganzen übrigen Ladung kann doch nur immer Anlaß zu einer Vermuthung geben, und eine bloße Vermuthung darf den Anspruch des Eigners der geworfenen Güter nicht beeinträchtigen. Wir wollen aber demungeachtet bei dem gedachten Fall stehen bleiben. Eine Ladung Getreide kommt in ganz erhitztem und verdorbenem Zustande an; als der Seewurf geschah, war die Ladung noch gesund; kann alsdann dem Vorhaben, den Seewurf zum Werth der angebrachten Ladung zu vergüten, nicht mit der ganz gegründeten Einrede entgegengetreten werden, ohne den Seewurf würde die jetzt freilich im Werth verringerte Ladung gar nicht ans Land gekommen sein, weshalb man sich also sträube, den Preis der Rettung zu bezahlen? Ja wenn die ans Land gebrachte Ladung für ihren gesunden Werth beitragen sollte, dann könnten allerdings in der Praxis große Unzuträglichkeiten entstehen; da aber das Geworfene für denselben Werth beiträgt für den es ersetzt wird, so wird schon dadurch ein etwaiges Mißverhältniß ausgeglichen. Außerdem muß noch bemerkt werden, daß derartige Fälle gewiß so selten vorkommen, daß es sich der Mühe nicht lohnt, ihretwegen ein halsbrechendes Prinzip aufzustellen, das höchstens dazu dienen kann, in Prozessen gepreßt zu werden, und die Gerichtsakten mit noch mehr Spreu zu füllen, als sie in manchen Fällen ohnedem schon enthalten.

Digitized by Google

S. 680 wird als Regel aufgestellt, „daß alle zum gemeinsamen Besten gemachten Auslagen in allgemeiner Havarie zum Vollen erstattet und bezahlt werden müssen, mag Schiff oder Ladung gerettet werden oder nicht.“ Es fragt sich nur, von wem? vom Rheder und Ladungsinteressenten gewiß nicht, denn diese sind nicht weiter verhaftet, als ihr dem Meere anvertrautes Eigenthum reicht; und von einer Erstattung zum Vollen kann also nur dann die Rede sein, wenn jene Auslagen unter Versicherung gebracht oder durch Bodmerei gedeckt worden waren, wo alsdann bei Totalverlust von Schiff und Ladung der Versicherer, beziehungsweise der Bodmereigeber den Verlust tragen muß. Es ist aber vielleicht gemeint, solche Auslagen müssen bezahlt werden, einerlei, ob das Reiseziel erreicht wird oder nicht, wenn nur so viel übrig bleibt, um sie zu decken; oder es hätte dabei erwähnt werden müssen, daß man nur englisches Recht im Sinne gehabt, nach welchem bekanntlich die Haftungspflicht des Rheders weitere Grenzen hat, als nach continentalem Recht, wenn gleich auch dort die Ladungsinteressenten keine Fracht und folglich auch keine Havarie grosse für Güter zu bezahlen haben, die sie nicht empfangen; nahmen sie aber die Güter in Empfang, so muß die Fracht bezahlt werden, auch wenn der Werth der Güter geringer ist, als die Fracht. S. 693 wird dann auch zugegeben, daß es kaum möglich sein dürfte, diesen Grundsatz in der Praxis durchzuführen, da es sehr zu bezweifeln sei, ob man Ladungsinteressent und Rheder bereit finden würde, außer ihrem Totalverlust noch Geld überher zu bezahlen.

Ueber die Frage, ob der Versicherer verpflichtet sei, ausländische gesetzmäßige Aufmachungen von Havarie grossen anzuerkennen, ist S. 733 ff. manches Lesenswerthe enthalten, und aus den Erörterungen wird der Schluß gezogen, daß der Versicherer einen nach fremden, wenn auch von den Gesetzen des Orts der Versicherung abweichenden Aufmachungen geleisteten Beitrag ersetzen müsse, was gewiß ganz richtig ist. Nur möchte es vielleicht nicht ganz überflüssig sein, daran noch eine Bemerkung zu knüpfen. War nämlich der versicherte Ladungsinteressent verpflichtet, nach solcher Aufmachung seinen Beitrag zu leisten, so ist es ganz unzweifelhaft, daß die Versicherer ihn entschädigen müssen. War dagegen Schaden am Schiffe, der nach allen vernünftigen Anschauungen zur Partikular-Havarie, vielleicht zur Slitage gehörte, aus Unkunde in einer sonst auf legalem Wege entstandenen Dispache aufgenommen, und fordert nun der Schiffer von seinem Versicherer die Vergütung des laut Dispache aufs Schiff gefallenen Antheils an der Havarie grosse, so kann, strenge genommen, von einer Ersetzung eines

Digitized by Google

geleisteten Beitrags nicht die Rede sein, indem der Schiffer ja keinen solchen geleistet hatte, sondern der fordernde Theil war, und es dürfte dann kein anderer Ausweg bleiben, als die Dispache, so weit sie das Schiff betrifft, einer Umarbeitung auf Grundlage der in der Polize enthaltenen Bedingungen zu unterwerfen.

III. Aus älteren Seerechten.

Der Theil des Rhodischen Seerechts, der vom Seewurf handelt, gilt als die Grundlage der heutigen Lehre von der Havarie grosse; darnach soll das im Sturm zur Erleichterung des Schiffes zum gemeinschaftlichen Besten über Bord Geworfene durch einen von Allen zu leistenden Beitrag ersetzt werden. Eine solche Beitragspflicht trat nach römischem Recht auch dann ein, wenn ein Schiff von Seeräubern frei gekauft wurde, wogegen das Geraubte ein Verlust war, den nur der betreffende Eigenthümer zu tragen hatte; ferner galt als Havarie grosse Kappen von Masten, in Leichter gelößte und verloren gegangene Güter, wenn der Zweck des Lossens die Erreichung des Hafens war, ward aber der Leichter gerettet und ging das Schiff verloren, so fand kein Beitrag statt. Es wird auch schon Bedacht genommen auf Vergütung für Waaren, die beim Seewurf beschädigt wurden, so wie auf Abzug des Partikularschadens vom beitragenden Werthe. Ueberhaupt aber muß das gebrachte Opfer genützt haben, gehet dennoch das Schiff unter, so rettet Jeder das Seinige wie aus einer Feuersbrunst.

Die Seerechte von Oleron sprechen auch zunächst vom Seewurf und wie es dabei gehalten werden soll. Weigern sich die Kaufleute zu werfen, so darf dennoch der Schiffer nach seinem Ermessen handeln und den Seewurf vornehmen, doch muß er mit dem dritten Theil seiner Leute die Nothwendigkeit des Werfens beschwören. Dann sollen die geworfenen Güter nach dem Werth der geretteten geschätzt werden. Beim Kappen von Masten und Ankertauen soll der Schiffer ebenfalls die Kaufleute herbeirufen und ihnen seine Absicht mittheilen. Wenn Schiffe zusammenstoßen und die Weine lecken aus, so soll der Schaden, den die Schiffe und Güter gelitten haben, taxirt und von beiden Schiffen und ihren Ladungen zur Hälfte getragen werden.

Das Wisbysche Seerecht kennt Kappen von Masten, aus Noth, Werfen von Gütern im Sturm, und Schaden durch Ansegeln wie im Seerecht von Oleron, und zwar um dadurch zu verhüten, daß alte

Digitized by Google

baufällige Schiffe andern in den Weg gelegt werden, als Gegenstände der Havarie grosse; beitragen soll die gerettete Ladung so wie die geworfene, nach dem Marktpreise; der Schiffer soll entweder für das Schiff oder für die Fracht beitragen, nach des Kaufmanns Wahl; Geld für die Hälfte, und gar nicht wenn der Eigenthümer es an seinem Leibe trägt. Wird eine Kiste geworfen, worin Geld befindlich, und war dies nicht vorher angezeigt, so wird nur ein Bestimmtes dafür vergütet. Hier kommt zuerst die seltsame Eintheilung vor, wonach Gut auf der ersten Hälfte der Reise geworfen zum Einkaufspreise, auf der zweiten Hälfte aber zum Marktpreise vergütet wird. Kosten der Admiralschaft, des Segelns in Gemeinschaft mit mehreren anderen Schiffen, sollen ebenfalls als Havarie grosse vertheilt werden, ebenfalls Extralootsgeld, doch Leichterlohn vor dem Bestimmungsplatze soll $^2/_3$ vom Schiff und $^1/_3$ von der Ladung getragen werden.

Das alte Schiff- und Seerecht von Hamburg (1276) bestimmt, wie es mit der Vergütung von Seewurf und Kappen gehalten werden soll. Seewurf bei überladenem Schiffe soll der Schiffer allein vergüten, wird aber beim Seewurf von den andern Gütern etwas über Bord gespült, das soll wie geworfenes Gut ersetzt werden; beim Ansegeln soll das untergegangene Schiff und Gut von dem oben gebliebenen Schiff ersetzt werden, es sei denn, daß der Schiffer mit seinen Leuten schwöre, die Ansegelung sei ohne ihre Schuld geschehen, alsdann soll er nur die Hälfte des Schadens ersetzen, beträgt aber der Schaden mehr als das ansegelnde Schiff und Zubehör werth ist, dann soll der Schiffer der den Schaden verursacht hat nicht darunter leiden, auch darf die Ladung nicht mit herangezogen werden; wurde jedoch aus dem angesegelten Schiffe geworfen, und dieses dadurch oben gehalten, so soll im Fall der Seewurf einen grösseren Werth hat als die erhaltene Vergütung, das Geworfene vom zerbrochenen Schiff und Ladung vergütet werden; diese Bestimmung lautet nämlich im Text wie folgt: „wen averst de Scade des Gudes dat dar ute geworpen is, unne to bracken is, groter is went (als) dat Schip in sienen Wehrde mit siener Tobehöringhe alse id do was, do id den Scaden dede betaelt, dat scall dat Schip dat to bracken is, mit siener Last betalen ne Werpe-Gelde Penninge liek;“ was in sofern interessant ist, als der jetzt noch in Hamburg bestehende Gebrauch, Schaden durch Ansegelung als Havarie grosse zu behandeln, dadurch seine Erklärung findet, und es sich ziemlich klar herausstellt, daß nur die verkehrte Anwendung des alten ganz vernünftigen Gesetzes jenen Gebrauch veranlaßt hat. — Wer Geld im Schiffe hat, und es verheimlicht hatte, der soll für die

Digitized by Google

Hälfte zum Werfgelde beitragen, zeigt er es aber an und erklärt er dabei, daß seines Geldes wegen kein Seewurf nöthig sei, denn dies solle bleiben wo er bleibe, dann ist er frei vom Beitrage.

Das alte Seerecht in Lübeck (1299) ist ähnlichen Inhalts in Betreff des Werfens und Kappens, doch wird beim Ansegeln nicht vom Werfen gesprochen.

Das Lübeck'sche Statut, zuerst im siebzehnten Jahrhundert, doch unzweifelhaft älteren Ursprungs, ist schon sehr ausführlich bei Besprechung des Seewurfs, dem es ein ganzes Capitel widmet. Das „in Wassersnoth" geworfene Gut soll von Schiff und Ladung vergütet werden, die Ladung soll zum Marktpreise des Bestimmungsplatzes beitragen, der Schiffer soll selbst sein Schiff schätzen, wobei es den Kaufleuten frei stehet es zu dem angesetzten Preise zu behalten; Fracht soll sowohl von den geworfenen als von den geretteten Waaren gerechnet werden; Schiffer und Mannschaft sind frei vom Beitrage, sofern nicht über eine halbe Last schwer geworfen wurde, ist es aber darüber, so müssen sie noch für das beitragen, was sie über ihre Führung im Schiffe haben. Werden Güter geworfen, die der Schiffer aus Gefälligkeit frachtfrei mitgenommen hatte, so braucht er zu dem Verlust nicht beizutragen. Auf Deck geladene und dann geworfene Güter haben keinen Anspruch auf Vergütung. Der Schiffer soll sie ersetzen, es wäre denn, daß er sie mit Einwilligung der Kaufleute auf's Deck gestaut hatte; nichtsdestoweniger verfällt er in Strafe. Zu bemerken ist, daß Ansegeln als particulairer Schaden behandelt wird, ebenfalls Seeraub; und wird den Seeräubern das Geraubte durch Kriegsschiffe wieder abgejagt, so bekommt das Kriegsschiff die Hälfte, war es aber ein Kriegsschiff des Landes, zu welchem das beraubte Schiff gehört, so bekommt es nichts. Also hier ist keine Spur von Havarie grosse-Vertheilung zu finden; Jeder trägt seinen eigenen Schaden.

In den alten Statuten von Bremen wird auch des Werfens und Kappens erwähnt; war das Schiff überladen, segelte es aber ab ohne Widerspruch der Kaufleute und mußte dann geworfen werden, so brauchte der Schiffer nicht beizutragen; hatten die Kaufleute ihn aber aufmerksam gemacht und er war dennoch abgesegelt, so mußte er allein das Geworfene vergüten. Müssen überladene Schiffe erleichtert werden, so soll der letzte Ablader, zuerst seine Güter herausnehmen. Die Schiffsleute sind frei vom Beitrage zum Seewurf, wenn derselbe nur eine halbe Last beträgt, wird aber mehr geworfen, so müssen sie dazu beitragen.

Digitized by Google

Das alte hanseatische Seerecht von 1591 ist sehr ausführlich hinsichtlich der zu handhabenden Disciplin, wobei es seinen Unmuth zu erkennen giebt, daß „etliche Holländer oder auch andere gleich größere Schiffe als die unsern habende wohl zweimal gleich loffen und laden können, ehe etliche der unsern einmal geladen haben.“ Und dann liegen die Schiffe, wenn alles fertig ist, noch acht oder neun Tage, obgleich der Wind schön und gut ist, und können nicht von hinnen gebracht werden. Es muß überhaupt, aus den erlassenen Verordnungen zu schließen, vielerlei Unordnung auf den Schiffen eingerissen sein, der gesteuert werden soll. Auch soll bei feindlichen Angriffen das Volk schuldig sein sich zu wehren, bei Verlust ihrer Heuer.

„So aber jemand darüber gelähmet würde, der soll geheilet, und gleich Havarey über Schiff und Gut gerechnet werden.“ Kann er nachher nicht mehr arbeiten, so soll ihm frei Brod sein Lebelang verschafft werden. Wer ihm dies verschaffen soll, wird nicht dabei gesagt, vermuthlich hatten damals schon die Schiffergesellschaften eigene Kassen zu solchen Zwecken, da hinein flossen denn auch wohl die Strafgelder, so war für Schlafen auf der Wacht vier Schillinge Lübisch angesetzt, und wer einen Schläfer fand und nicht angab, mußte zwei Schilling „den Armen in die Büchse geben.“ Merkwürdiger Weise findet sich kein Wort über Seewurf nnd Kappen. Vielleicht hat man dafür gehalten, es verstehe sich auch ohne ausdrücklich gesetzliche Vorschrift von selbst, daß ein zum gemeinsamen Besten gebrachtes Opfer von allen Betheiligten getragen werde; jedoch im revidirten hanseatischen Seerecht von 1614, wird außer den Heilungskosten im Gefecht Verwundeter, worüber jedoch unter dem Titel: „extraordinaire Belohnungen getreuer Schiffskinder“ das Nähere festgestellt ist, als Havarie grosse angesehen: Seewurf „in Wassersnoth“ und Kappen durch Noth. Schiff und Ladung soll beitragen, letztere für den Werth am Bestimmungsplatze, ersteres kann der Schiffer taxiren, doch stehet alsdann den Kaufleuten frei, ob sie es zu diesem Preise behalten oder dem Schiffer lassen wollen; Fracht für Geworfenes soll auch gerechnet werden. Seeraub gilt als einfache Havarie, wenn sich nicht Schiffer und Kaufleute „zuvor eines andern mit einander verglichen“ haben. Bei Schaden durch Ansegeln soll des Kaufmanns Gut frei sein von der Vergütung des Schadens.

In der Verordnung des Königs Peter von Aragonien von 1340 findet sich die Vorschrift, daß bei Sturm oder feindlicher Verfolgung ohne den Willen der Kaufleute nicht geworfen werden darf; würde aber geworfen, so soll alles im Schiffe befindliche zum Seewurf

Digitized by Google

beitragen, mit alleiniger Ausnahme des Holzes zu den Kisten, der Waffen, Kleider und Betten. Die geborgenen und geworfenen Güter sollen nach dem Werthe geschätzt werden, den sie am Bestimmungsplatze haben; ebenfalls das Schiff, welches dann für die Hälfte dieses Werthes beitragen soll; ungeachtet des Seewurfs soll dem Schiffer die ganze Fracht bezahlt werden, und diese nach Abzug des Lohns der Schiffsleute beitragen. Güter, die ohne Einwilligung der Kaufleute auf's Verdeck geladen waren, müssen zuerst geworfen werden und der Schiffer soll den Verlust ersetzen. Dem Schiffer wird gestattet, so viel von den eingeladenen Gütern zurück zu behalten, als hinreichend ist zu dem Werth der Fracht und der geworfenen Güter. In dieser Verordnung findet sich die erste Spur von einer in Havarie grosse zu machenden Vergütung für freiwillige Strandung; es soll nämlich der Schaden an kleinern unter Bedeckung eines großen Schiffes segelnden Fahrzeugen in dem Falle von dem großen Schiffe und seiner Ladung wie Seewurf vergütet werden, wenn dieser sich gegen feindliche Angriffe vertheidigt und die kleinen Fahrzeuge zu seiner Rettung auf Grund gesetzt werden. Siehe weiter unten im Consulat der See.

Im alten rigischen Seerecht (1542) kommt die seltsame Bestimmung vor, das durch Seewurf verlorene Gut nach der Pfundezahl des geretteten zu vergüten; was drei Mark das Pfund werth ist und darüber, das soll ein Pfund für zwei gerechnet werden; Schiff und Seewurf soll berechnet werden was es werth ist, und dann sollen drei Mark auf's Pfund gehen. Auch in der Noth von Einzelnen gemachte Gelübde sollen vom Gesammtwerth bestritten werden. Für das geworfene Gut soll der Schiffer keine Fracht bekommen.

Das dänische Seerecht von 1561 lässet Heilungskosten im Gefecht bei Vertheidigung des Schiffes Verwundeter von Schiff und Gut bezahlen, denn die Vertheidigung sei zur Beschirmung von Schiff und Gut geschehen; beim Seewurf im Sturm oder anderer Noth soll es also gehalten werden: der Schiffer schlägt den Werth seines Schiffes in Gelde an, als wolle er es dazu von den Kaufleuten übernehmen; das geworfene Gut soll zum Marktpreis ersetzt werden, Fracht soll gerechnet werden von geworfenem wie vom angebrachten Gut: jeder soll nach seinem Interesse beitragen; wenn Seeleute von einer aus Getreide, Bier, Salz, Wein oder andern Gütern bestehenden Ladung etwas zu sich nehmen, so soll die an Bord gebliebene Ladung den Verlust ersetzen, das Schiff soll aber frei vom Beitrag sein; bestehet aber die Ladung aus Kupfer, Tuch (Wandt), Krahngut (Kramgut?) und andern theuern Waaren, so trägt Jeder seinen eigenen Schaden.

Digitized by Google

Kappen von Masten, Tauen und Ankern in Nothfällen und wenn der Schiffer und drei der besten Schiffsleute beschwören es sei zur allgemeinen Rettung geschehen, soll von der Ladung (des Schepes Guht) getragen werden. Beim an Grund gerathen eines Schiffes und Lossen in Leichter soll der Schiffer die Unkosten der Ausbesserung des Schiffes tragen, die Ladung aber die Leichterkosten. Schaden an Gütern, der durch einen Leck im Boden entstanden ist, soll von Schiff und Ladung getragen werden, sofern nicht der Schiffer wegen eines Versehens in Anspruch genommen werden kann, in welchem Fall er die beschädigte Waare zum Einkaufspreise ersetzen soll.

Schaden durch zufälliges Ansegeln gehört nicht zur Havarie grosse, sondern wird von beiden Schiffen zur Hälfte bezahlt. Die Güter der Kaufleute werden ausdrücklich vom Beiträge frei erklärt. Muß ein zu tief gehendes Schiff durch Lossen erleichtert werden, so werden die Loßkosten über Schiff und Gut ertheilt, ebenfalls der Schaden an den geloßten Gütern.

Das Consulat der See bestimmt (im 92. Cap.), daß Schaden, der einem unter bezahlten Schutz segelnden Schiffe durch Sturm, Seeräuber oder Feinde zustößt, von dem begleitenden Schiffe und dessen Ladung verhältnißmäßig vergütet werden soll, doch muß der Schutz mit Bewilligung der im begleitenden Schiffe befindlichen Kaufleute zugesagt worden sein. Werfen soll der Schiffer erst nachdem der Kaufmann geworfen hat, und alles Gut, welches wegen Sturm oder bei feindlicher Verfolgung geworfen wird, soll von der Ladung und dem halben Werth des Schiffes vergütet werden, und zwar zum Einkaufspreise, wenn es auf der ersten Hälfte der Reise geworfen wurde, sonst aber zum Marktpreise. Der Schiffer soll für die ganze Fracht beitragen, fordert er aber nur die Fracht für den angebrachten Theil der Ladung, so trägt er nur für diese Fracht bei. Von der Fracht ist aber vorher zu kürzen: Heuer der Matrosen, der Proviant und alle ordentlichen Kosten der Reise. Nach der Entscheidung des Consulats soll die Fracht, die der Schiffer von andern oder von denselben Kaufleuten für die Rückreise empfängt, zu einem auf der Hinreise stattgefundenen Seewurf nicht beitragen: „weil das Werfen bei der andern Reise schon berechnet ist; und das Gut, welches der Schiffer bei der Rückreise geladen hat, nicht dasselbige, auch nicht für dieselbigen Kaufleute; auch für dasselbige nicht verbindlich und es nicht recht ist, daß es (er?) auf einige Art dafür verbindlich sein sollte und müßte. Solchemnach ist er um dieser und vieler andern Ursachen willen keineswegs gehalten, für die Fracht, die er für die Zurückreise empfängt, zu dem Werfen beizu-

Digitized by Google

tragen, das auf der ersten Reise geschehen ist. Und darum und um der angeführten Ursachen willen ist dieses Capitel gemacht, ungeachtet einiger in einigen andern Capiteln enthaltenen Gründe.“ Der Schiffer soll den Kaufleuten die Nothwendigkeit des beabsichtigten Seewurfs anzeigen und sie auffordern zu werfen; sind aber keine Kaufleute im Schiffe, so soll er seine Schiffsleute zu Rathe ziehen. Wird ein Anker aus Furcht vor feindlichen Schiffen im Stich gelassen, so trägt die Ladung und der halbe Werth des Schiffes den Verlust. Schaden durch freiwillige Strandung soll wie Werfen behandelt werden. Haben Kaufleute mehr Gut in's Schiff gebracht wie verdungen war, und mußte wegen solcher Güter geworfen werden, so sollen jene Kaufleute den Schaden ersetzen. Lösegeld wird als Havarie grosse ertheilt, wie Seewurf, ebenfalls was von gemeinsamen Feinden genommen wird; war die Ladung allein unfrei, so trägt sie den Schaden allein, und war das Schiff allein unfrei, so muß dieses den Schaden ersetzen. Das Consulat kennt außerdem noch den unregelmäßigen Seewurf, zur Unterscheidung vom förmlichen Werfen; bei diesem ließen die Umstände es zu, vorher zu berathschlagen, bei jenem nicht, daher denn der unregelmäßige Seewurf anders behandelt wurde, so daß der Schiffer statt für die Hälfte für zwei Drittel beitragen mußte; ein solcher Seewurf wurde also dem Schiffbruch mit Bergung näher gestellt, wo der Schiffer für den ganzen geborgenen Werth seinen Beitrag leisten mußte.

Die Ordonnanz der Marine giebt im achten Titel in zwei und zwanzig Artikeln die in Betreff des Seewurfs und der Contribution für nothwendig gehaltenen Vorschriften, nachdem im 7. Titel, von den Havarien und deren Eintheilung in grosse und einfache Havarien gesprochen ist. Als einfache Havarie gilt unter andern Schaden durch Strandung; als Havarie grosse Lösegeld an Piraten, Seewurf zur allgemeinen Rettung, Schaden an den im Schiffe gebliebenen Waaren während des Seewurfs, Heilungskosten der im Gefecht Verwundeten, Lossungskosten um in den Hafen gelangen zu können, oder um ein Schiff flott zu machen. Wenn der Schiffer bei Sturm oder feindlicher Verfolgung sich verpflichtet hält einen Theil seiner Ladung ins Meer zu werfen, die Masten zu kappen oder zu forciren, oder Anker im Stich zu lassen, so soll er die Kaufleute und die Schiffsoffiziere zu Rath ziehen; bei Verschiedenheit der Ansichten wird diejenige des Schiffers und der Schiffsmannschaft befolgt und alsdann zuerst das Schiffsgeräth und anderes Entbehrlichere geworfen, so wie das Schwerste und Wohlfeilste, dann die Kaufmannsgüter auf dem Zwischendeck, Alles jedoch nach Auswahl des Schiffers und unter Beirath

Digitized by Google

der Besatzung; der Schreiber oder sein Stellvertreter trägt baldmöglichst den Beschluß der Berathung in sein Buch und auch so viel thunlich die geworfenen und beschädigten Sachen. Im ersten Hafen, wo das Schiff eintrifft, muß der Schiffer vor dem Admiralitätsrichter, wenn einer da ist, sonst vor dem gewöhnlichen Richter die Ursache der geschehenen Aufopferung zu Protokoll geben, im Auslande vor dem französischen Consul. Die Aufmachung der Verluste und Schäden geschieht auf Antrieb des Schiffers am Loßplatze des Schiffes, und die geworfenen und geretteten Waaren werden zum Marktpreise solchen Platzes berechnet, und über diesen Werth und den halben Werth von Schiff und Fracht wird der Gesammtschaden vertheilt. Zur Werthbestimmung der geworfenen Waaren sollen die Connoissemente vorgezeigt werden, auch die Einkaufsrechnung, wenn sie vorhanden. Wurde die Beschaffenheit der Waaren im Connoissement verhehlt, und sind sie von größeren Werth als declarirt worden, so tragen sie für den wahren Werth bei; wurden sie aber geworfen, so werden sie zum declarirten Werth vergütet. Sind sie von geringerem Werth, so tragen sie für den declarirten Werth bei, und werden als Seewurf nur für den wahren Werth vergütet. Munition, Proviant, Gage und Kleidung der Matrosen sind frei vom Beitrag, werden aber wenn geworfen von allen übrigen Gegenständen ersetzt. Waaren, worüber kein Connoissement existirt, werden nicht vergütet, wenn sie geworfen wurden, sie tragen jedoch bei, wenn sie gerettet sind. Dasselbe gilt von der Decklast, unbeschadet des Anspruchs des Eigenthümers an den Schiffer. Für Schaden am Schiffe findet kein Beitrag statt, ausgenommen wenn solcher demselben zur Erleichterung des Seewurfs zugefügt worden war. Wird durch den Seewurf das Schiff nicht gerettet, so findet kein Beitrag statt, und die etwa aus dem Schiffbruch geborgenen Waaren haben zum Seewurf oder zur Beschädigung beim Werfen nichts beizutragen. Wurde aber das Schiff durch den Seewurf gerettet, und gehet es im Verfolg der Reise verloren, so sollen die aus dem Schiffbruch geborgenen Gegenstände nach Abzug der Bergungskosten zum Seewurf beitragen. In keinem Falle aber tragen die geworfenen Gegenstände zu Schäden bei, die an geborgenen Waaren nach dem Seewurf entstanden sind, und eben so wenig die Waaren zur Bezahlung des verlorenen oder zertrümmerten Schiffes. Wurden aber nach vorhergegangener Berathung Löcher ins Schiff gekappt, um die Waaren herausnehmen zu können, so tragen diese zu den Reparaturkosten bei. Verlust von Waaren die in Leichter gelosset wurden, um das Einlaufen des Schiffes in einen Hafen oder in einen Fluß zu ermöglichen, wird

Digitized by Google

vom Schiffe und der ganzen Ladung vergütet, gehet aber das Schiff mit der übrigen Ladung verloren, so findet keine Vertheilung statt, selbst wenn die gelosten Güter zu Lande kommen. Verweigern einige Beitragspflichtige die Bezahlung ihres Antheils, so kann der Schiffer zur Sicherstellung des Beitrags Waaren zurückhalten, selbst solche auf richterliche Ermächtigung zur Deckung des Beitrags verkaufen lassen. Wurden geworfene Waaren nach der Aufmachung von den Eigenthümern geborgen, so müssen diese dem Schiffer und den übrigen Interessenten den erhaltenen Beitrag nach Abzug etwa durch den Seewurf verursachter Beschädigung und der Bergungskosten erstatten.

Nach dem alten preußischen Seerecht fängt die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung in Betreff der Havarie grosse schon in dem Augenblicke an, wo Güter an Bord der Leichter gebracht werden. Diese Gemeinschaft hört auf, wenn die Güter aus dem Schiffe oder aus dem Leichter gelosset worden sind; ferner, wenn nach einer Havarie das Schiff durch Zufälligkeiten verloren geht, oder nach einem andern Ort segelt; sie bestehet aber fort, so daß die geretteten Güter zum Verlust des Schiffes beitragen müssen, wenn dieses absichtlich zur Rettung der Ladung und zur Verhütung größeren Schadens auf den Strand gesetzt wird und total verunglückt. Hält dann aber das Schiff zusammen, so muß der Schiffer sein Möglichstes thun, es wieder abzubringen; gelingt dies innerhalb zweier Monate nicht, so hört die Gemeinschaft auf, insofern nicht die geeignete Behörde auf Ansuchen des Schiffers den Termin verlängert hat. Wenn der Schiffer in Sturm, oder bei feindlicher Verfolgung, oder bei sonstiger drohenden Gefahr es für nöthig hält zu werfen, zu kappen, oder das Schiff auf Strand zu setzen, so soll er vorher mit Ladungsinteressenten und mit seiner Mannschaft berathen; sind die Ladungsinteressenten abweichender Meinung, so kann er dem Rath seiner Mannschaft folgen, dann aber muß er dafür sorgen, daß zuerst das Werthloseste und Schwerste geworfen werde, Decklast zu allererst. Havarie-Fälle sollen ins Journal eingetragen werden, und gleich nach Ankunft im Bestimmungsplatze soll der Schiffer Anzeige der vorgefallenen Havarie grosse am Zollhause und den Ladungsempfängern machen; die Güter soll er nicht eher abliefern, als bis die Empfänger sich zur Bezahlung ihres Antheils verbürgt haben; versäumt er diese Vorsicht, so hat er den Schaden zu tragen; wird die Bürgschaft verweigert, so muß der Schiffer gerichtliche Hülfe in Anspruch nehmen. War nun 1) aus Noth und absichtlich irgend ein Schaden einem Theil zugefügt, 2) zu dem Zwecke um das Uebrige zu retten, und war 3) die Rettung gelungen, so soll am Loß-

Digitized by Google

platze solcher Schaden durch Beitrag sämmtlicher Betheiligten gut gemacht werden. Mußte das Schiff wegen Seebeschädigung einen Nothhafen anlaufen, und hier behufs der Ausbesserung des Schiffs die Ladung gelosst werden, so gehören die Unkosten des Ein- und Auslaufens, des Lossens und Ladens und der dadurch an der Ladung entstandene Schaden zur Havarie grosse; zufällige Seebeschädigung an der Ladung gehört aber nicht zur Havarie grosse, ebenfalls nicht das Zerbrechen und Zerreißen von Masten und Segeln; mußten aber beschädigte Gegenstände zur Verhütung größeren Schadens durch Kappen beseitigt werden, so sollen solche zum damaligen Werth in Havarie grosse ersetzt werden. Geraubtes oder Gestohlenes gehört nicht zur Havarie grosse, wohl aber, was Feinden oder Seeräubern als Lösegeld gegeben wird. Der Schiffer muß aber darauf achten, daß Ranzion und Unkosten den Werth von Schiff und Ladung nicht übersteigen, sonst steht es Jedem frei, sein Gut zu abandonniren. Heilungs- und Verpflegungskosten der bei Vertheidigung gegen feindliche Angriffe Verwundeten, Begräbnißunkosten der Gebliebenen, ihre Gage für die ganze Reise, welche doppelt zu bezahlen ist, wenn sie eine Wittwe oder Kinder hinterlassen, alles dieses ist in Havarie grosse zu vergüten. Ferner: Extralootsgeld, wenn es mehr beträgt, als einen Thaler die Last; Decklast, wenn geworfen, wird nicht vergütet, trägt aber bei, wenn sie gerettet wurde. Güter, die in Leichter an Bord gebracht werden sollen und dann durch Schuld des Leichterschiffers beschädigt werden, müssen, wenn von diesem kein Ersatz zu erlangen ist, in Havarie grosse vergütet werden, was auch dann geschehen muß, wenn der Schaden einem Zufall zuzuschreiben ist. Wurden Güter aus einem Leichter zur Rettung desselben und der übrigen Ladung geworfen, so wird dies als Havarie grosse über Leichter und Ladung vertheilt; der alsdann der Leichterladung zur Last fallende Theil wird als Havarie grosse über das Hauptschiff und dessen Ladung vertheilt. Beitragen zur Havarie grosse muß das Schiff und Zubehör; die Fracht der betreffenden Reise, sowohl für die geworfenen, wie für die angebrachten Güter, und die Ladung, ebenfalls ohne Unterschied, ob sie geworfen, angebracht oder zur Deckung von Havarieunkosten verkauft wurde. Der Werth des Schiffes wird bei Ankunft geschätzt; die Fracht trägt bei nach Abzug der Gage von Schiffer und Mannschaft. Als beitragspflichtige Güter werden insbesondere aufgezählt: Juwelen, Ringe, Geld, Gold und Silber. Frei vom Beitrage ist Proviant und Munition zum Gebrauch der Reise, Bodmereischuld, getragene Kleidungsstücke und Gage der Schiffsmannschaft. Davon etwa Geworfenes wird in Havarie grosse

Digitized by Google

ersetzt. Die Ladung trägt bei zum Marktpreise nach Abzug der Fracht und anderer Unkosten, und so werden auch geworfene Güter ersetzt; waren sie aber beim Seewurf schon beschädigt, so soll der wirkliche Werth nach Aussage der Schiffsmannschaft zu Grunde gelegt werden. Unrichtige Angaben in Connossementen führen dieselben Nachtheile herbei, wie solche oben in der Ordonnanz der Marine angegeben sind. Auch wird des Falles gedacht, wo geworfene Güter in den Besitz der Eigenthümer gelangen. Etwaige Partikular-Havarie an Gütern soll der Schiffer gleich nach Ankunft dem Empfänger anzeigen; thut er es nicht, und kommen sie dadurch in Schaden (daß sie für einen zu hohen Werth beitragen), so soll der Schiffer den zehnten Theil solchen Schadens ersetzen; war aber böser Wille im Spiel, die Hälfte.

In diesen älteren Seerechten, wenn man sie mit einander vergleicht, fällt es zunächst auf, daß im Laufe der Zeit immer mehre Arten von Ausgaben und Unkosten als Havarie grosse anerkannt werden, was theilweise den damals bei der Schifffahrt maßgebenden Verhältnissen und der Unsicherheit des Verkehrs zuzuschreiben ist. Manchmal läuft es beinahe darauf hinaus, dem Schiffer gleichsam eine Prämie für Seeunfälle auszusetzen. Und wenn damit alle Betheiligten einverstanden sind, so darf der Unbetheiligte die Zahlung selbst nicht kritisiren, wohl aber ein Wort mitreden, wenn daraus ein Grund hergeleitet werden soll, die Aufnahme solcher Unkosten in Havarie grosse zu rechtfertigen.

IV. Auszüge aus neueren Gesetzen.

Aus dem Preußischen allgemeinen Landrecht.

§ 1766 — 1773. Von der Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung. Dieselbe besteht hinsichtlich der beide zugleich treffenden Gefahr und Kosten, und fängt bei jedem Stück Waare an, sobald dasselbe an Bord gebracht ist. Auch während der Reise, zur Ersetzung von Seewurf oder Verlust eingenommener Güter treten von der Zeit ihrer Einladung in diese Havariegemeinschaft ein. Die Gemeinschaft wird durch Ausladen eines Theils der Güter in kleinere Fahrzeuge, wenn dies auf Veranstaltung des Schiffers während der Reise geschieht, nicht unterbrochen. Sie endigt aber mit dem Lossen am Bestimmungsplatze. Zwischen Waaren, die beim Ein- und Ausschiffen in Leichter gebracht wurden, entsteht eine Ge-

Digitized by Google

meinschaft, die sich aber nicht auf das Leichterfahrzeug ausdehnt. Nur wenn ein Theil der Leichterladung geworfen werden muß, trägt der Eigenthümer des Leichters zum Schaden bei.

1774 — 1784. Von der ordinairen Havarie.

1785. Zur großen Havarie gehört Alles was bei gemeinschaftlicher Gefahr für Schiff und Ladung zur Abwendung derselben aufgeopfert wird.

1786. Verwendungen an Geld oder Geldeswerth, absichtliche Beschädigung an Schiff und Ladung, oder natürliche Folgen der dazu getroffenen Anstalten.

1787. Kappen am Schiffe, um eingedrungenes Wasser zu den Pumpen zu leiten, und wenn dadurch Schaden an Waaren entsteht.

1788. „Zur Rettung des Schiffes oder Guts", absichtlich gekapptes, „verschlissenes" oder über Bord geworfenes Schiffsgeräth.

1789. Es gehören nicht zur Havarie grosse: Schäden, welche zwar bei Gelegenheit einer gemeinschaftlichen Gefahr, aber durch Zufall oder durch Jemandes Schuld entstanden sind.

1790. Der Zweck der Rettung muß ganz oder zum Theil erreicht sein, wenn die gemeinsame Tragung eintreten soll.

1791. Hat ein Schiff nach überstandener Gefahr den Hafen erreicht, so muß es beitragen, auch wenn es für untüchtig zum Dienst erklärt wird.

1792. „Ist aber nach überstandener Gefahr Schiff und Ladung durch neue Unglücksfälle verloren gegangen: so findet keine Vertheilung statt, sondern ein Jeder trägt seinen Schaden".

1793. Geborgene Güter müssen aber zur entstandenen Havarie grosse beitragen, als ob der neue Unfall sich nicht ereignet hätte.

1794. Dasselbe gilt von geborgenen Schiffen.

1795. „Der Seewurf kann nur alsdann geschehen, wenn Sturm, Seenoth oder feindliche Verfolgung es nothwendig machen, das Schiff zu erleichtern".

1796. Er muß auf Befehl des Schiffers oder seines Stellvertreters erfolgt sein.

1797. Der Schiffer muß vorher mit den Befrachtern und dem Schiffsvolk Seerath halten.

1798. Wenigstens mit den drei ersten Offizieren.

1799. Reisende und Befrachter haben keine gegen den Schiffer entscheidende Stimme, sie können nur verlangen, daß Seerath gehalten werde.

1800. 1801. Was zuerst zu werfen ist: Decklast ꝛc.

Digitized by Google

1802. Dann das geringste an Werth und das schwerste.
1803. Behältnisse mit Edelsteinen ꝛc. und Geld möglichst zu schonen.
1804. Schaden der aus Verpackung von dergleichen Sachen unter andern Waaren und Verheimlichung dieses Umstandes entsteht, hat der Eigner zu tragen.
1805. Bei rechtzeitiger Anzeige an den Schiffer muß ein solcher Packen geschont werden.
1806. Ergiebt sich eine solche Anzeige als unrichtig, so soll die verschonte Waare nach ihrem vierfachen Werthe in Havarierechnung gebracht werden.
1807. Geworfener Mund- und Kriegsvorrath, Kleider und Geräthschaften des Schiffers, des Schiffsvolks und der Passagiere werden vergütet.
1808. Ebenfalls Waaren, die das Schiffsvolk zu führen befugt ist.
1809. Schaden und Verlust an Waaren durch die beim Wurf getroffenen Anstalten wird vergütet.
1810. Zufälliger Schaden am Schiffe beim Seewurf gehört dagegen nicht zur Havarie grosse.
1811. Dasselbe gilt von den geladenen Gütern.
1812. Schaden an Waaren in einem Leichter, die zur Erleichterung des Schiffes in denselben geladen wurden, gehört zur Havarie grosse.
1813. War Untauglichkeit des Leichters die Ursache, so können sich die Beitragenden an den Eigenthümer halten.
1814. Ebenfalls wenn die Mannschaft des Leichters Schuld hatte.
1815. An den Schiffer des Hauptschiffs nur dann, wenn er ohne Noth einen untauglichen Leichter gewählt hatte.
1816. Seewurf von der Leichterladung wird als Havarie grosse von der übrigen Leichterladung und dem Leichter getragen; und der Beitrag der Leichterladung alsdann vom Hauptschiffe und der übrigen Ladung vergütet.
1817. „Sobald ein Seewurf nach Vorschrift §. 1795 geschehen ist, muß die Vergütung als große Havarie ohne Widerrede stattfinden."
1818. Die Einrede, es sei vorschriftswidrig verfahren, kann die Beitragspflicht nicht aufheben. Der Beitragende kann sich nur an den Schiffer oder andere Urheber des Schadens halten.
1819. Bei Ueberladung des Schiffes und Erleichterung desselben durch Werfen der Decklasten kann deren Eigner sich nur an den Schiffer halten, und Vergütung als große Havarie findet nicht statt.
1820. Vorsätzliche Strandung, zur Rettung der Ladung unternommen, gehört zur großen Havarie.

Digitized by Google

1821. Aber nicht wenn sie geschah um das Leben zu retten.

1822. Beschädigung durch Abbringen eines zufällig gestrandeten Schiffes gehört zur Havarie grosse;

1823. nebst der bei solcher Gelegenheit der Ladung zugefügten Beschädigung, Aus- und Einladungskosten; die Kosten, wodurch das Schiff befreit worden.

1824. Prangen, zur Vermeidung des Strandens, gehört zur Havarie grosse.

1825. Einlaufen in einen Nothhafen wegen Reparatur des Schiffes oder anderer Gefahr gehört nebst den Kosten des Ein- und Ausladens, und Kost und Heuer zur Havarie grosse, sofern der Betrag der letztern durch Verlängerung der Reise vermehrt wird. (Muß wohl heißen: Kosten des Ein- und Auslaufens.)

1826. Dazu gehören auch die Aus- und Einladungskosten, wenn die Ladung wegen Reparatur des Schiffes, oder sonst aus erheblichen Gründen, im Nothhafen gelößt wird.

1827. Stilliegen wegen Convoy. „Muß ein Schiff auf Convoy warten, oder sonst wegen besorglicher Feindesgefahr, in einem neutralen Hafen eine Zeitlang liegen bleiben, so werden die Heuer und der Unterhalt des Schiffsvolks für diesen Zeitraum, nach näherer Bestimmung des § 1825 als große Havarie vergütet."

1828. „Es macht keine Ausnahme, wenn gleich zur Zeit des Auslaufens die Gefahr schon bekannt gewesen, und wegen der Convoy nichts verabredet sein sollte."

1829. 1830. Ranzionirung des Schiffes. Was feindlichen Kapern oder Seeräubern zur allgemeinen Rettung entweder in Waaren oder baar gegeben wird, gehört zur Havarie grosse.

1831. Zehrungs- und andere Kosten etwa vom Feinde mitgenommener Geißeln werden in Havarie grosse vergütet,

1832. und Rheder und Befrachter können sich von der Zahlung durch Abtretung ihrer Antheile am Schiff oder an der Ladung nicht befreien;

1833. selbst bei nachher erfolgtem Untergang von Schiff oder Ladung sind sie dafür verhaftet.

1834. Auch was nicht feindlichen Kapern gegen versprochene aber nicht erfolgte Bezahlung überlassen werden mußte, wird in Havari grosse vergütet;

1835. Ebenfalls Schäden durch Vertheidigung gegen Kaper ꝛc. entstanden, nebst der dabei verbrauchten Ammunition,

1836. so wie etwa dem Schiffsvolke zur Aufmunterung versprochenen Belohnungen,

Digitized by Google

1837. Heilungs- und Verpflegungskosten verwundeter, Begräbnißkosten getödteter, Abfindung der untauglich gewordenen Schiffsleute,

1838. nebst demjenigen, was Wittwen und Kindern der getödteten oder an ihren Wunden gestorbenen Schiffsleute gereicht werden muß.

1839. Alle außerordentliche Kosten, zur Fortsetzung der Reise nothwendig verwendet, und mehr als einen Thaler per Schiffslast betragend, gehören außer den oben bezeichneten Fällen zur Havarie grosse. (§ 1774 ff.)

1840. Verpflichtung des Schiffers jeden zur Havarie grosse gehörenden Fall umständlich im Tagebuch zu verzeichnen, und den erlittenen Schaden so genau wie möglich zu bemerken.

1841. Beim Seewurf müssen die vorwaltenden Umstände, die Meinungen der Schiffsleute und Eigenthümer, ferner die geworfenen und auch die durch Werfung beschädigten Waaren nach Märk und Nummer verzeichnet werden.

1842. War die pünktliche Aufzeichnung nicht möglich, so soll der Beweis durch eidliche Aussagen der Schiffsleute vervollständigt werden.

1843. Verpflichtung des Schiffers zur Anzeige des Havariefalls und Schadens im ersten Hafen beim Seegericht oder beim Consul, und Beibringung eines Attestes darüber;

1844. desgleichen zur Anzeige an Rheder, Befrachter und Correspondenten am Bestimmungsorte.

1845. Bei Ankunft am Bestimmungsorte muß er den Havariefall den Gerichten, den Ladungsempfängern und den etwa daselbst befindlichen Bevollmächtigten der Rheder vor der Löschung anzeigen.

1846. Zugleich soll er sein Tagebuch dem Seegerichte vorlegen und nebst den Vornehmsten des Schiffsvolks den Inhalt desselben, so wie die Wahrheit seiner Angabe eidlich bestärken.

1847. Bei Untersuchung des zu vergütenden Schadens müssen die, wenn auch beschädigten, doch aber keinen Anspruch auf Havarie grosse habenden Sachen abgesondert werden,

1848. wozu Güter gehören, die vom Schiffer als Ueberfracht eingenommen wurden,

1849. ferner Decklast.

1850. Der Eigenthümer solcher Waaren kann sich nur an Schiffer und Schiff halten,

1851. und Güter, wovon kein Connoissement vorhanden, und heimlich ins Schiff gebrachte Waaren erhalten keine Vergütung;

Digitized by Google

1852. auch solche Güter nicht, welche bei Seegefahr ohne des Schiffers Einwilligung weggenommen und anders wo hingebracht sind.

1853. Schaden an einem nicht auf dem Verdeck befestigt gewesenen Boote wird nicht vergütet.

Ausmittelung des Schadens.

1854. „Der Betrag des zu vergütenden Schadens selbst muß entweder durch Vereinigung sämmtlicher Interessenten, oder durch die in den Gesetzen vorgeschriebenen Beweismittel festgesetzt werden."

1855. Schiffsprovision und Geräthe zum Ersatzwerth, für etwaige Abnutzung wird ein Drittheil gekürzt.

1856. Reparaturkosten am Körper des Schiffes werden durch Sachverständige taxirt,

1857. ebenfalls: nicht verlorenes, sondern nur beschädigtes Schiffsgeräth.

1858. Bei verlorenen Waaren wird Charteparthie, Connoissement, Factura zum Grunde gelegt, die Bestimmung von Art und Quantität betreffend.

1859. „Kann dargethan werden, daß die Angabe bei der Einschiffung zu hoch gewesen sei: so ist nur auf die erwiesene Art und Quantität zu sehen."

1860. Auf die Behauptung des Eigenthümers, Quantität und Qualität sei nicht hinreichend angegeben, wird keine Rücksicht genommen.

1861. Verlorene Waaren werden zum comptanten Marktpreise am Löschplatze zur Zeit des Lossens angeschlagen,

1862. unter Kürzung der kleinen Havarie, Ausladungskosten ꝛc.

1863. Die Fracht, wenn sie dem Schiffer bezahlt werden muß, kommt nicht in Abzug.

1864. Verlorene Waaren, die zur Zeit des Havariefalls schon beschädigt gewesen, werden nur nach dem Werthe, den sie bei dem Verluste wirklich hatten, vergütet,

1865. welcher auf Grund der eidlichen Angaben des Schiffers und seiner Leute durch das Gutachten der Sachverständigen zu bestimmen ist.

1866. Beschädigte Waaren werden auf gemeinschaftliche Kosten öffentlich verkauft und der Ertrag wird dem Eigenthümer zugestellt; außerdem wird demselben der Unterschied mit dem nach § 1861 bis 63 zu bestimmenden Werthe vergütet.

Digitized by Google

Vom Beitrage zur Havarie grosse.

1867. Verhältnißmäßige Vertheilung über Schiff und Ladung.

1868. Schiff und Zubehör trägt bei für den Werth bei Ankunft, der durch vereidete Sachverständige taxirt wird.

1869. Zur Fortsetzung der Reise oder zur Rückreise bestimmter Mund- und Kriegsvorrath kommt nicht in Anschlag; wohl aber die auf der zurückgelegten Reise verdiente Fracht, nach Abzug der rückständigen Heuer des Schiffers und des Volks, und des Beitrags zur kleinen Havarie.

1870. Für den solchergestalt ausgemittelten Werth trägt das Schiff bei.

1871. Von der Ladung ist dasjenige zu trennen, was frei vom Beitrage ist,

1872. nämlich alle Waaren, die erst nach dem Havariefalle an Bord gelangt sind.

1873. diejenigen, die damals am Bestimmungsorte schon von Bord gebracht sind;

1874. Ferner „Heuer und Equipage des Schiffers und Schiffsvolks, und deren Führung",

1875. desgleichen Kleidungsstücke ꝛc. der Passagiere,

1876. desgleichen die mit eigener Lebensgefahr geretteten eigenen Sachen,

1877. desgleichen die auf eigene Kosten durch Taucher geretteten Waaren.

1878. Alle anderen im Schiffe befindlich gewesenen Waaren und Effekten müssen beitragen,

1879. und zwar sowohl die geretteten, als die in Havarie grosse vergüteten.

1880. „Selbst geworfene Waaren müssen, auch bei den nachher bei der Reise sich ereigneten Unglücksfällen, den Beitrag zur großen Havarie erlegen".

1881. Art und Quantität des Geretteten nach § 1858 folg.

1882. Bei erwiesener zu niedriger Angabe kommt die durch gerichtliche Besichtigung auszumittelnde wahre Beschaffenheit in Anschlag,

1883. so wie bei Waaren, worüber keine Connoissemente vorhanden sind.

1884. „Auch die Bestimmung des Werths der geretteten Waaren geschieht nach Vorschrift des § 1861 — 1866".

1885. „Bei einem Seewurfe unrichtig angezeigte und verschonte Waaren tragen nach Vorschrift des § 1806 bei" (für den vierfachen Werth).

Digitized by Google

1886. Partikular-Havarie während der Reise entstanden, wird vom beitragenden Werth der Waaren abgesetzt.

1887. Existirt ein gewöhnlicher Marktpreis nicht, so wird der wirkliche Werth zur Zeit der Lossung durch Sachverständige taxirt.

1888. Heimlich an Bord gebrachte, oder unrichtig angegebene Waaren werden zum höchsten Preise berechnet.

1889. Der Empfänger der Waaren haftet für den Beitrag zur Havarie grosse als Selbstschuldner.

1890. Die Werthaufgabe muß er binnen 8 Tagen nach dem Lossen machen, auf Erfordern auch eidlich erhärten.

1891. Speditionsgut darf er erst dann weiter senden, wenn die Werthaufgabe geschehen ist.

1892. Im Zweifel über die Richtigkeit der Aufgabe können die übrigen Interessenten auf Kosten des verlierenden Theils eine Taxirung durch Sachverständige verlangen.

1893. Vorsätzlich oder aus grobem Versehen zu niedrig gestellte Aufgabe zieht außer Erstattung der Kosten den vierfachen Beitrag vom wirklichen Werth nach sich.

1894. Die Vertheilung des Beitrags sämmtlicher Interessenten geschieht nach der Societätsregel.

1895. Wer den hiernach auf ihn fallenden Beitrag verweigert, der kann und muß den Schiffer, bei eigener Verhaftung, zu Bestellung hinreichender Sicherheit anhalten, oder die Waaren mit Arrest belegen."

1896. „Auch kann der Schiffer auf öffentlichen gerichtlichen Verkauf der Waaren, so viel dazu nöthig ist, antragen."

1897. „Das Schiff darf nicht eher aus dem Hafen gelassen werden, als bis die Rheder ihren Beitrag zur Havarie daran entrichtet oder hinreichende Sicherheit dafür bestellt haben."

1898. Bei entstehendem Concurse kommt wegen des Vorzugs eines rückständigen Havarie-grosse-Beitrags für das Schiff die Vorschrift des Landrechts § 326 zur Anwendung, und die Proceßordnung in Absicht der Waaren.

1899. Nach Aufmachung der Havarierechnung gerettete, vorher geworfene und bereits in Havarie grosse vergütete Waaren kommen nach Abzug von Berglohn und Kosten den Interessenten nach Verhältniß ihrer Beiträge zu gute.

2103. Die Clausel: frei von Havarie, hat die Wirkung, daß der Versicherer, außer dem Beitrag zur großen Havarie, für keine

Digitized by Google

particulaire Beschädigung, sondern nur alsdann haftet, wenn die versicherte Sache ganz oder zum Theil verloren worden.

2230. Den Beitrag, welcher von der versicherten Sache zur großen Havarie hat entrichtet werden müssen, muß der Versicherer vergüten.

Frankreich. Code de Commerce.

397 bis 399. Was als Havarie gilt: alle Extra-Unkosten für Schiff und Ladung, zusammen oder getheilt, aller Schaden den Schiff und Ladung erleiden, von der Einnahme der Güter und der Abreise bis zur Rückkehr und dem Loslassen. Und wenn besondere Verabredungen dem nicht entgegen stehen, so werden Havarien in Gemäßheit der nachstehenden Verordnungen regulirt. Zunächst werden sie in zwei Classen eingetheilt, Havarie grosse und Havarie partikulaire.

400. Als Havarie grosse gilt:

1. Lösegeld zum Loskauf von Schiff und Ladung.
2. Seewurf.
3. Gebrochene oder gekappte Taue oder Masten.
4. Anker und andere Sachen, die zum allgemeinen Besten aufgeopfert wurden.
5. Schaden an Waaren durch Seewurf.
6. Heilungskosten und Verpflegung der bei Vertheidigung des Schiffes verwundeten Matrosen, Kost- und Monatsgeld der Matrosen während des Aufenthalts, wenn das Schiff auf der Reise von höherer Hand angehalten wird, und während der Ausbesserung der zur Havarie grosse gehörenden Schäden, wenn das Schiff monatweise befrachtet ist.
7. Leichterlohn, wenn das Schiff bei Sturm oder feindlicher Verfolgung einen Hafen anlaufen muß.
8. Abbringungskosten eines zur Verminderung des gänzlichen Verlustes oder der Nehmung freiwillig auf Strand gesetzten Schiffes.

Und im Allgemeinen, alle seit dem Beladen und der Abfahrt bis zur Rückkunft und Entlossung des Schiffes zum gemeinschaftlichen Besten von Schiff und Ladung freiwillig erlittenen Schäden und nach reiflicher Ueberlegung gemachten Unkosten.

401. Die Havarie grosse wird vom Werth der Ladung und dem halben Werth von Schiff und Fracht getragen.

402. Die Waaren tragen bei für den Werth am Lossplatze.

403. Als Havarie partikulaire gilt:

Digitized by Google

1. Schaden an Waaren durch inneren Verderb, durch Sturm, Nehmung, Schiffbruch oder Strandung.
2. Bergungskosten der Waaren.
3. Durch Sturm oder sonstigen Seeunfall entstandener Verlust von Tauen, Ankern, Segeln, Masten ꝛc.

   Die Unkosten im Nothhafen, wenn das Einlaufen durch zufälligen Verlust obiger Gegenstände, wegen Mangels an Proviant, oder wegen eines Lecks nothwendig wurde.
4. Kost und Monatsgeld der Matrosen bei Anhaltung und während der Reparatur, wenn die Befrachtung für die Reise geschlossen ist.
5. Kost- und Monatsgeld der Matrosen während einer Quarantaine, einerlei ob die Befrachtung für die Reise oder monatsweise geschlossen wurde;

und im Allgemeinen, alle Unkosten, die während der Reise für das Schiff allein oder für die Ladung allein gemacht worden sind, oder die denselben zugestoßenen Schäden.

404. Die Havarie partikulaire fällt dem Eigenthümer des betreffenden Gegenstandes zur Last.

405. Schaden an Waaren durch schlechte Stauung u. s. w. gehört ebenfalls zur Havarie partikulaire, doch kann der Eigenthümer sich dieserhalb an den Capitän und Schiff und Fracht halten.

406. Schlepplohn, Lootsgeld, Ankergeld und Hafenunkosten gehören nicht zur Havarie, sondern sind vom Schiffe zu tragen.

407. Schaden durch zufälliges Ansegeln wird von den beschädigten Schiffen getragen. — Schaden durch Schuld eines der Capitäne wird vom Schuldigen vergütet. — Im Zweifel über die Ursache des Schadens wird derselbe auf gemeinschaftliche Kosten ausgebessert und zu gleichen Theilen von beiden Schiffen getragen.

408. Klagen wegen Havarie unter 1 pCt. werden nicht angenommen.

409. Die Clausel frei von Havarie befreit den Versicherer sowohl von der großen wie von der partikulairen Havarie, ausgenommen in Fällen von Abandon, und dann hat der Versicherer die Wahl zwischen Abandon und Havarie.

410. Wenn der Capitän bei Sturm oder feindlicher Verfolgung sich verpflichtet hält, zur Rettung des Schiffes einen Theil der Ladung über Bord zu werfen, die Masten zu kappen oder Anker zu slippen, so soll er sich zuvor mit den an Bord befindlichen Ladungsinteressenten und den vornehmsten der Schiffsmannschaft berathen. Bei Meinungsverschiedenheit wird die des Capitäns und der Schiffsofficiere befolgt.

Digitized by Google

411. Die entbehrlichsten, schwersten und wohlfeilsten Sachen sollen zuerst geworfen werden, dann die Waaren aus dem Zwischendeck, nach Auswahl des Capitains, und mit Zuratheziehung der Schiffsofficiere.

412. Die Beschlüsse des Schiffsraths soll der Capitain in das Schiffsbuch eintragen, so wie darin die geworfenen oder beschädigten Waaren verzeichnen.

413. Im ersten Hafen, wo das Schiff einläuft, muß der Capitain innerhalb vier und zwanzig Stunden nach Ankunft die im Schiffsbuche enthaltenen Angaben eidlich erhärten.

414. Im Loßplatz muß der Capitain dafür sorgen, daß die Aufmachung der Havarie durch Sachverständige geschehe. In französischen Häfen werden diese vom Handelsgericht ernannt, oder vom Friedensrichter, wenn es dort kein Handelsgericht giebt; im Auslande durch den französischen Consul, oder durch die Ortsbehörde. Die Sachverständigen werden vor Ausübung ihres Amts beeidigt.

415. Die geworfenen Waaren werden zum Marktpreise des Loßplatzes geschätzt, die Qualität wird durch Vorlegung der Connoissemente oder etwa vorhandener Facturen dargethan.

416. Die Sachverständigen vertheilen die Verluste und Schäden. Die Vertheilung bedarf der gerichtlichen Bestätigung, um Anspruch auf gerichtliche Hülfe zu bekommen. Im Auslande ertheilt der französische Consul, oder wenn keiner da ist, die competente Behörde solche Bestätigung.

417. Zur Bezahlung der Verluste und Schäden trägt die geworfene und die gerettete Ladung und die Hälfte von Schiff und Fracht zum Werth am Loßplatze bei.

418. Wenn die Beschaffenheit der Waaren im Connoissemente verhehlt wurde, und sie mehr werth sind, so tragen sie, wenn gerettet, für den wahren Werth bei, wenn verloren, werden sie nach der im Connossemente angegebenen Beschaffenheit ersetzt. Wurden sie aber zu einem geringeren Werthe declarirt als dem im Connoissemente angegebenen, so tragen sie, wenn gerettet, laut Connoissement bei. Wenn geworfen, werden sie zum wahren Werth vergütet.

419. Vom Betrage frei sind Kriegs- und Mundvorräthe, und Kleidungsstücke der Schiffsmannschaften. Wurde davon geworfen, so wird es ersetzt.

420. Sachen, worüber weder ein Connoissement noch eine Deklaration des Capitains vorhanden, werden nicht ersetzt, wenn sie geworfen wurden; sie tragen dagegen bei, wenn sie gerettet wurden.

Digitized by Google

421. Gerettete Decklast trägt bei, geworfene oder beim Seewurf beschädigte wird nicht ersetzt; der Eigenthümer kann sich jedoch an den Capitain halten.

422. Wegen Schaden am Schiffe findet kein Beitrag Statt, außer wenn der Schaden demselben zur Erleichterung des Seewurfs zugefügt worden ist.

423. Wird durch den Seewurf das Schiff nicht gerettet, so findet kein Beitrag Statt. — Die geretteten Waaren haben nichts zum Verlust der geworfenen oder zur Entschädigung der beschädigten zu zahlen.

424. Rettet der Seewurf das Schiff und gehet dieses im Verfolg der Reise verloren, so tragen die geretteten Waaren nach Abzug von Berglohn zum Seewurf bei.

425. Die geworfenen Waaren tragen in keinem Fall zu Schäden bei, die gerettete Waaren nach dem Seewurf erlitten haben. — Die Waaren tragen nicht zur Ersetzung eines Schiffes bei, welches verloren gegangen oder seeunfähig geworden ist.

426. Wenn nach vorgängiger Berathung Löcher ins Schiff gekappt worden sind, um die Waaren herausnehmen zu können, so tragen diese zum Schaden am Schiffe bei.

427. Gehen Waaren verloren, die zur Erleichterung des Schiffes beim Einlaufen in einen Hafen oder einen Fluß in Leichter gelosset wurden, so wird der Verlust über Schiff und Ladung ertheilt. Gehet aber das Schiff mit der übrigen Ladung verloren, so tragen die gelossten Waaren nicht zu dem Verlust bei, wenn sie auch glücklich zu Lande kommen.

428. In allen obigen Fällen genießt der Capitain und die Schiffsmannschaft wegen des Beitrags ein Vorzugsrecht an den Waaren oder deren Provenü.

429. Gelangen nach der Aufmachung der Havarie grosse die geworfenen Waaren in den Besitz ihrer Eigenthümer, so sind diese verpflichtet dem Capitain und den übrigen Betheiligten dasjenige zurückzuerstatten, was sie in Havarie grosse ersetzt bekommen haben, nach Abzug der durch den Seewurf entstandenen Beschädigung und des Berglohns.

Es liegt weder in der Absicht des Verfassers noch in den Grenzen dieses Versuchs jedes einzelne Gesetz kritisch zu untersuchen. Es wird genügen, wenn am Schlusse Einiges über wünschenswerthe Abkürzungen

Digitized by Google

gesagt wird, weil das vor der Hand das Erreichbare zu sein scheint. Aber wir können nicht umhin auf den großen Unterschied zwischen dem Code und dem Preuß. Landrecht in Betreff der Beitragspflicht geworfener Waaren zu späteren Schäden aufmerksam zu machen. Wenn man den § 1880 des Preuß. Landrechts mit dem § 425 des Code vergleicht, so stehen diese Vorschriften sich beinahe schnurstracks gegenüber; und doch sind gewiß die beiderseitigen Gesetzgeber vernünftige Leute gewesen. Gewiß sind beide Vorschriften nicht sowohl das Ergebniß einer spekulativen Theorie, denn das darf man bei guten Gesetzen wohl nie ohne weitere Beweise nur so stillschweigend voraussetzen, sondern es darf vielmehr wohl angenommen werden, daß ein wichtiger Rechtsfall zu jeder Vorschrift die Veranlassung gegeben hat. Es wird eben ein Casus vorgelegen haben, der nach den maßgebenden Umständen nicht anders entschieden werden konnte. Der Entscheidung mag vielleicht ein hartnäckiger Kampf vorhergegangen sein, und um für spätere Fälle dergleichen Störungen zu vermeiden, haben die Gesetzgeber das Resultat der Entscheidung als allgemein gültige Vorschrift hingestellt, wodurch wir denn aufs neue auf die Mißlichkeiten gar zu spezieller Gesetze hingewiesen werden. Wären wir in der Lage uns für eines von beiden entscheiden zu müssen, so würden wir dem Preußischen Gesetz den Vorzug geben. Auch wird es meist immer in der Praxis so gehalten, daß geworfene Waaren, die ja doch zum Marktwerthe des Loßplatzes ersetzt werden, zu Havarie grosse Unkosten beitragen, die nach dem Seewurf etwa durch Einlaufen in einen Nothhafen verursacht sind, während dies der Sinn des Franz. Gesetzes auszuschließen scheint; denn buchstäblich darf es wohl nicht genommen werden, indem es sich von selbst verstehet, daß geworfene Waaren zu (Partikular) Schäden an geretteten Waaren nicht beitragen. Die Motive zum Code, die über andere dunkle Stellen gemeiniglich einiges Licht verbreiten, haben dies mit Stillschweigen übergangen, wohl deshalb, weil keine Abweichung von der Ordonnanz der Marine vorlag. Zu bemerken ist hier die vermittelnde Bestimmung des Holländischen Handelsgesetzbuchs, welches im Art. 740 dem Eigenthümer von geworfenen Gütern, der solche zurückerhalten hat und keinen Ersatz fordert, vom Beitrage zu einer nach dem Seewurf sich ereignenden Havarie grosse freispricht.

Digitized by Google

Spanisches Handelsgesetzbuch (Pariser Ausgabe von 1830). Codigo de Comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de Mayo de 1829.

930—935. Havarien im Allgemeinen. Eintheilung in Havarie ordinaire, als gewöhnliches Lootsgeld, Hafenunkosten u. s. w., Havarie partikulaire, als Schaden an der Ladung durch inneren Verderb, Seeunfälle ꝛc. desgl. am Schiffe; Kost- und Monatsgeld des Schiffsvolks bei Embargo ꝛc., wenn die Befrachtung zu einer gewissen Summe für die Reise abgeschlossen war; Unkosten im Nothhafen bei Anlaufen wegen Schaden am Schiffe, oder um Proviant einzunehmen; Verlust an Gütern, die zur Bestreitung von Schiffsausgaben verkauft wurden; Kost und Monatsgeld während einer Quarantaine; Schaden am Schiff oder der Ladung durch Ansegelung; Schaden an der Ladung durch Nachlässigkeit oder Baratterie des Capitains oder der Mannschaft. Endlich alle Unkosten und Schäden, die nicht mit Rücksicht auf das allgemeine Beste entstanden sind.

936. Havarie grosse. Dazu gehören alle Schäden und Kosten, die freiwillig verursacht wurden, um das Schiff, dessen Ladung oder einige Gegenstände davon aus einer erkannten und wirklichen Gefahr zu retten. Vorbehältlich der Anwendung dieser Grundregel gehören insbesondere dazu:

1) Lösegeld an Feinde oder Piraten.
2) Die zur Erleichterung des Schiffes ins Meer geworfenen Gegenstände, sie mögen zur Ladung, zum Schiffe oder dem Schiffsvolk gehören, und der Schaden, der aus dieser Handlung den im Schiffe Gebliebenen zugefügt wird.
3) Masten, welche mit Vorsatz gebrochen oder unbrauchbar gemacht werden.
4) Ankertaue, welche gekappt, oder Anker, welche abandonnirt werden um das Schiff bei Sturm oder Gefahr vor Feinden zu retten.
5) Leichterlohn ꝛc. um das Schiff in den Hafen zu bringen, bei Rettung aus See- oder Feindesgefahr, und Schaden an dergestalt gelosten Gütern.
6) Schaden an der Ladung, wenn Löcher in das Schiff gekappt werden um das Wasser heraus zu lassen, oder um das Untersinken zu verhüten.
7) Abbringungskosten des Schiffes nach freiwilliger Strandung, die geschah um Untergang zu verhüten.

Digitized by Google

8) Schaden am Schiffe, der absichtlich demselben zugefügt wurde um Ladung zu bergen.

9) Heilungs- und Verpflegungskosten der bei Vertheidigung des Schiffes Verwundeten oder Verstümmelten.

10) Gage der von Feinden oder Seeräubern als Geißeln gefangen gehaltenen Seeleute und die während der Gefangenschaft verursachten nothwendigen Unkosten u. s. w.

11) Kost- und Monatsgeld des Schiffsvolks, bei monatweiser Befrachtung, während eines Embargos oder bei Anhaltung von höherer Hand, oder während der Ausbesserung von Schäden, die zur Havarie grosse gehören.

12) Verlust von Gegenständen, die zur Deckung von Unkosten, die zur Havarie grosse gehören, verkauft wurden.

937. Zur Havarie grosse tragen alle Betheiligte am Schiff und an der zur Zeit der Gefahr, woraus die Havarie hervorging, an Bord befindlichen Ladung bei.

938. Der Capitain muß Schiffsrath halten, ohne jedoch an Majoritätsbeschlüsse der Schiffsofficiere und Cargodeurs gebunden zu sein. Es genügt, wenn Capitän und Steuermann die beabsichtigte Maßregel für nothwendig halten. Die sich benachtheiligt Glaubenden können aber den Fall von der competenten Behörde untersuchen lassen.

939. Die anwesenden, aber nicht um Rath gefragten Cargadeurs (Befrachter) haben keinen Beitrag zur Havarie grosse zu leisten. Ihr Antheil bleibt zu Lasten des Capitains, es sei denn, daß der Fall zu dringlich gewesen, um erst um Rath zu fragen.

940. Der Beschluß des Schiffsraths ist in das Schiffsbuch mit den näheren Angaben über den Vorfall, den Gründen der Abstimmenden ꝛc. einzutragen. Beeidigte Abschrift davon reicht der Capitain im ersten Hafen, wo er anlangt, der Behörde ein.

941. Beim Seewurf sollen zuerst die schwersten und wohlfeilsten Sachen genommen werden; Decklast zu allererst.

942. Das Geworfene soll verzeichnet werden, auch etwaiger Schaden an den im Schiffe gebliebenen Gütern, der unmittelbar durch das Werfen entstanden ist.

943. Wenn ungeachtet des Seewurfs das Schiff untergeht, so trägt jeder seinen eigenen Schaden.

944. Gelingt die Rettung, geht aber das Schiff durch einen späteren Unfall verloren, so müssen die bei der ersten Gefahr geretteten Güter zur Havarie grosse für den Werth beitragen, den sie

Digitized by Google

nach dem Untergang des Schiffs nach Abzug der Bergungskosten haben.

945. Die Begründung der zur Havarie grosse gehörenden Kosten geschieht am Loßplatz auf Ansuchen des Capitains, und unter Anhörung aller Betheiligten.

946. Die Aufmachung der Havarie grosse geschieht durch Sachverständige, die auf Vorschlag der Betheiligten vom Handelsgericht des Loßplatzes, im Auslande durch den spanischen Consul, oder in Ermangelung eines solchen von der in Handelssachen competenten Behörde ernannt werden

947. Die Sachverständigen haben die Ernennung anzunehmen und einen Eid auf gewissenhafte und gesetzmäßige Erfüllung des ihnen ertheilten Auftrags zu leisten.

948. Verlorene Waaren werden zum Werth im Loßplatze geschätzt, wenn aus den Connoissementen Gattung und Qualität zu ersehen ist, sonst nach der Factura unter Zufügung von Unkosten und Fracht. — Aufgeopfertes Schiffsgeräth zum Werth, den es zur Zeit der Havarie hatte, mit Berücksichtigung der Abnutzung.

949. Um Waaren ersetzt zu bekommen, müssen sie durch Connoissemente erwiesen werden, sonst ist der Verlust oder Schaden für Rechnung der Betheiligten, die aber demungeachtet für gerettete Güter beitragen müssen.

950. Decklast wird nicht ersetzt, muß aber beitragen. Verfrachter und Capitän sind aber für Schaden an der Decklast verantwortlich, wenn die Güter ohne Zustimmung der Ablader aufs Deck gelegt waren.

951. Geworfene und wieder geborgene Waaren werden nicht in Havarie grosse ersetzt, nur etwaiger Schaden daran. Wurden sie vor der Bergung bereits vergütet, so ist das Vergütete nach Abzug von Schaden und Kosten zurückzuerstatten.

952. Zum allgemeinen Besten in Leichter geladene und dann verunglückte Güter werden in Havarie grosse berechnet.

953. Die Eintheilung in Havarie grosse geschieht durch die vom Tribunale ernannte Person nach Verhältniß des Interesse.

954. Und zwar über den Werth der geretteten Ladung und des Schiffes.

955. Die Ladung trägt bei für den Werth am Loßplatze. — Verlorene Waaren für den Ersatzwerth. — Schiff und Zubehör für den wirklichen Werth. — Alles nach Schätzung durch Sachverständige, die nach Vorschrift des Art. 946 ernannt werden.

956. Die auf der betreffenden Reise verdiente Fracht trägt bei, unter Abzug der Gage von Capitän und Mannschaft.

Digitized by Google

957. Gerettete Waaren tragen bei für den Werth, der sich aus Besichtigung derselben ergiebt. Sind aber die Betheiligten einverstanden, so können die Connoissemente zu Grunde gelegt werden.
958. Vom Beitrage befreit ist: Kriegsmunition, Mundvorrath, gebrauchte Kleidungsstücke des Capitains und der Mannschaft.
959. Ebenfalls frei sind Kleidungsstücke der Cargadeurs, Supercargos und Passagiere, wenn nicht der Werth für jeden Einzelnen mehr beträgt, als der für welchen der Capitain frei ist.
960. Geworfene Gegenstände tragen nicht bei zu einer nach dem Seewurf entstandenen Havarie grosse.
961. Die Eintheilung der Havarie grosse muß erst vom Tribunal bestätigt werden.
962. Der Capitain muß dafür aufkommen, daß die Eintheilung vollzogen werde.
963. Wenn die zum Beitrage Verpflichteten ihren Antheil nicht binnen drei Tagen nach der Bestätigung der Aufmachung bezahlen, so wird auf Ansuchen des Capitains gerichtlich eingeschritten.
964. Der Capitain kann die Güter bis zur Bezahlung des Beitrages zurückhalten, wenn der Empfänger nicht Bürgschaft leistet.
965. Eine Forderung auf Havarie grosse ist nur dann zulässig, wenn der Betrag der Havarie grosse ein Procent vom Gesammtwerth von Schiff und Ladung übersteigt.
966. Ungeachtet der obigen Bestimmungen können die Betheiligten noch Besonderes über die Verantwortlichkeit, Liquidation und Bezahlung der Havarie verabreden, welches auch dann zu beobachten ist, wenn es von obigen Vorschriften abweicht.
967. Wenn zum Löschen einer in einem Hafen oder auf einer Rhede ausgebrochenen Feuersbrunst ein Schiff versenkt werden muß, um die übrigen zu retten, so wird der Verlust als Havarie grosse über die geretteten Schiffe vertheilt.
995. Das Klagerecht für Havarie grosse Beiträge verjährt nach Ablauf von sechs Monaten, von der Ablieferung der betreffenden Güter angerechnet.

Holländisches Handels-Gesetzbuch von 1838. Uebersetzt von F. C. Schumacher. Hamburg. Hoffmann & Campe 1840.

696. „Alle außergewöhnlichen, zum Nutzen des Schiffes und der Güter zusammen oder separat verwendeten Kosten; aller Schaden, der dem Schiffe und den Gütern während der durch die dritte

Digitized by Google

Abtheilung des neunten Titels in Betreff von Anfang und Ende der Gefahr bestimmten Zeit, zustößt, werden für Havarie gehalten." (Anfang und Ende der Gefahr in Betreff der Versicherung.)

697. Wenn nichts anderes bedungen ist, werden die Havarien den folgenden Bestimmungen gemäß regulirt.

698. Zwei Arten von Havarien: Havarie grosse und besondere Havarie. Die erste wird vertheilt über Schiff, Frachtgelder und Ladung; letztere trägt der davon betroffene Gegenstand separat.

699. Havarie grosse ist:

1) Lösegeld für Schiff und Ladung an Feinde oder Seeräuber. In zweifelhaften Fällen gilt der Loskauf als zum Besten von Schiff und Ladung geschehen;
2) „was zur gemeinschaftlichen Erhaltung oder zum gemeinschaftlichen Nutzen von Schiff und Ladung hat geworfen werden müssen;"
3) zum selben Zweck gekappte oder zerbrochene Ankertaue, Masten, Segel ꝛc.;
4) desgl. geslippte Anker, Taue ꝛc.;
5) Schaden an den im Schiffe gebliebenen Gütern, durch den Seewurf verursacht;
6) vorsätzlich dem Schiffe zugefügter Schaden, um Werfen, Lichten, Wasserherausschaffen zu erleichtern, und der Schaden, welcher sodann durch so herbeigeführten Wasserabfluß der Ladung zugefügt worden;
7) Verpflegungskosten ꝛc. und Entschädigung von allen an Bord befindlichen Personen, bei Vertheidigung des Schiffes verwundet ꝛc.;
8) Entschädigung oder Auslösung von denen, die im Dienst des Schiffers und der Ladung abgesandt und dann gefangen genommen wurden;
9) Kost und Monatsgeld während des Aufenthalts in einem Nothhafen;
10) Lootsgeld und Hafenunkosten bei Ein- und Aussegeln eines Nothhafens;
11) Lagermiethe für Güter während Reparatur des Schiffes im Nothhafen, wenn die Güter nicht im Schiffe bleiben bleiben konnten;
12) Reklamekosten, bei Anhaltung oder Aufbringung von Schiff und Ladung und Reklamirung beider durch den Schiffer;

Digitized by Google

13) Kost- und Monatsgeld des Schiffsvolks während solcher Reklame, wenn Schiff und Ladung freigegeben werden;

14) Lossen, Lichterlohn und Einbringungskosten, wenn das Schiff wegen Sturm, Verfolgung von Feinden oder Seeräubern, oder aus einer anderen Ursache zur allgemeinen Erhaltung einlaufen mußte, nebst dem Verlust oder dem Schaden an dieserhalb gelossten Gütern, beim Lossen und Laden;

15) Schaden am Schiff, der Ladung, oder beiden, bei vorsätzlicher Strandung um größerer Gefahr zu entgehen;

16) nebst den Abbringungskosten;

17) „der Verlust oder der Schaden durch die Güter erlitten, welche bei Nothfällen in Lichter oder Böte geladen sind, darin der Antheil in der Havarie grosse begriffen, den solche Güter an die Lichter oder Böte zu zahlen haben; und gegenseitig der Verlust oder der Schaden, welcher die in dem Hauptschiff gebliebenen Güter und das Schiff selbst nach der Lichtung betroffen hat, für soweit ein solcher Schaden oder ein solcher Verlust in Havarie grosse kommt;

18) Kost- und Monatsgeld des Schiffsvolkes, wenn das Schiff nach dem Anfang der Reise, durch eine fremde Macht, oder durch den Ausbruch eines Krieges aufgehalten wird, so lange Schiff und Ladung nicht von allen gegenseitigen Verbindlichkeiten entschlagen sind;

19) Bodmerei-Prämien von Kosten, die zur Havarie grosse gehören;

20) Assekuranz-Prämien von solchen Kosten; Verlust von Waaren, welche zur Deckung von Havariegeldern im Nothhafen verkauft wurden;

21) Kosten für Aufmachen und Feststellen der Havarie grosse;

22) Kosten einer außergewöhnlichen und beim Abschluß der Befrachtung nicht vorgesehenen Quarantaine, mit Inbegriff des vermehrten Soldes und des Unterhalts des Schiffsvolkes, für so weit Schiff und Gut der Quarantaine unterliegen; und

23) „Im Allgemeinen aller Schaden, der aus Noth, vorsätzlich verursacht, und als unmittelbare Folge davon, erlitten ist, und die Kosten, welche unter gleichen Umständen,

Digitized by Google

nach vorhergegangener erforderlichen Berathung, zur Erhaltung und zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung, verwendet sind."

700. „Wenn innerliche Fehler des Schiffes, dessen Unfähigkeit die Reise zu machen, oder Verschulden und Nachlässigkeit des Schiffers oder des Schiffsvolks den Schaden oder die Unkosten verursacht haben: so sind letztere, mögen sie auch immerhin zum Besten von Schiff und Ladung freiwillig und nach vorhergegangener erforderlichen Berathung gemacht sein, keine gemeinschaftliche Havarie."

701. Besondere Havarien sind:

1) Schaden durch Sturm ꝛc. oder zufällige Strandung;
2) Bergelohn und Kosten bei Bergung;
3) Verlust von Schiffsgeräth durch zufälliges Unglück;
4) Reklamekosten ꝛc., wenn das Schiff allein oder die Ladung allein angehalten ist;
5) Reparatur der Fustagen und Conservirung beschädigter Ladung, wenn eines und das andere nicht unmittelbare Folge eines Unfalls ist, der zur Havarie grosse Veranlassung giebt;
6) Mehrfracht und Kosten, wenn die Ladung eines während der Reise condemnirten Schiffes mit einem andern Schiffe für Rechnung der Ablader transportirt wird; und
7) „Im Allgemeinen aller Schaden, Verlust und die aufgewendeten Kosten, die nicht verursacht oder aufgewendet sind, vorsätzlich und zur Erhaltung und zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung, sondern die erlitten sind durch, oder aufgewendet zum Behuf des Schiffes allein, oder für die Ladung allein, und welche demzufolge, nach Anleitung von Artikel 699, nicht unter Havarie grosse gehören."

702. Lichterlohn beim Abgange oder bei Ankunft, um stets vorhandene Untiefen passiren zu können, gehört nicht zur Havarie grosse. Fällt dem Schiff zur Last, es sei denn durch Connoissement oder Charteparthie Anderes bedungen.

703. Die Bestimmungen von Artikel 698 bis 701 sind gleichfalls anwendbar auf die im Artikel 702 erwähnten Lichterschiffe und darin geladene Güter.

704. „Stößt während der Fahrt, entweder den Lichterschiffen, oder den in selbige verladenen Gütern ein Schaden zu, der zur gemeinschaftlichen Havarie gehört: so wird derselbe für ein Drittel durch die an ihrem Bord befindlichen Güter getragen. — Diese

Digitized by Google

zwei Drittel werden darauf in Havarie grosse über das Hauptschiff, die Frachtgelder und die ganze Ladung, die der Lichterschiffe darin begriffen, vertheilt".

705. Havarie grosse, welche nach der Lichtung dem Hauptschiffe aufstößt, wird durch die in die Lichterschiffe geladenen Güter mit getragen.

706. „Güter, die noch nicht geladen sind, weder in das Hauptschiff, noch in die dazu bestimmten Fahrzeuge, um die Güter nach dem Schiffe zu transportiren, tragen in keinem Falle zu den Unfällen bei, die dem Hauptschiffe, worin sie geladen werden sollen, zustoßen".

707 — 718 behandeln die Verhältnisse zwischen Ablader und Schiffer, Versichertem und Versicherer in Betreff gewöhnlicher Schiffsungelder und besonderer Havarien.

Aus 719 ist zu bemerken, daß Havarie grosse, um vom Versicherer vergütet zu werden, außer den Besichtigungs-, Taxations- und Aufmachungskosten ein Prozent betragen muß; doch steht es den Parteien frei, hierüber andere Bedingungen zu machen.

720. Der Havarie grosse Beitrag wird im Verhältniß von dem versicherten zu dem nicht versicherten Theil von den Versicherern ersetzt;

721 und zwar binnen sechs Wochen, nachdem die Aufmachung nebst Beweisstücken den Versicherern zugestellt worden ist; nach Ablauf dieser Zeit unter Vergütung gesetzlicher Zinsen.

722. Aufmachung und Vertheilung der Havarie grosse geschieht an dem Orte, wo die Reise endigt, wenn von den Parteien nichts anderes verabredet wurde.

723. Sie geschieht bei Einstellung einer Reise in den Niederlanden, oder bei Strandung von Schiffen allda, an dem Orte, von wo die Schiffe in den Niederlanden abgegangen sind, oder hätten abgehen müssen.

724. Sie geschieht auf Begehren des Schiffers und durch Sachverständige, welche durch die Parteien, oder durch das Gericht ernannt werden; sie müssen beeidigt werden, ehe sie zum Werke schreiten, und die Vertheilung muß durch das Arrondissementsgericht bestätigt werden. — Außerhalb Landes geschieht die Aufmachung durch die allda dazu befugte Behörde.

725. Sie geschieht bei gänzlicher Einstellung der Reise unterwegs oder bei dem Verkauf der Ladung in einem Nothhafen, beides außerhalb Landes vorfallend, an dem Orte wo solcher Verkauf ꝛc. stattfindet.

Digitized by Google

726. Zeigt sich dann der Schiffer darin nachlässig, den Schaden einzuforschen, so sind die Eigner des Schiffes, oder auch die der Güter dazu befugt, unbeschadet ihrer Ansprüche an den Schiffer wegen Entschädigung.

727. Zur Havarie grosse trägt bei:

Das Schiff, zum Werth desselben bei Ankunft; mit Zufügung der Vergütung in Havarie grosse.

Die Fracht, unter Abzug des Lohns und Unterhalts des Schiffsvolks.

Die Güter, die sich zu der Zeit, wo der Schaden sich zugetragen hat, an Bord, oder in den Leichtern oder Böten befunden haben, oder die vor dem Unfall aus Noth geworfen und vergütet worden sind, oder auch zur Deckung von Havariekosten haben verkauft werden müssen.

Gemünztes Geld, zum Course des Orts, wo die Reise zu Ende geht.

728. „Die verladenen Güter werden geschätzt nach ihrem Werth am Löschplatze, unter Abzug der Fracht, eingehender Rechte und Entladungskosten, desgleichen der besonderen Havarie, die während der Reise ihnen zur Last gefallen ist."

Ausnahmen in folgenden Fällen:

Geschieht die Aufmachung an dem Orte, von wo die Schiffe aus den Niederlanden abgegangen sind, oder hätten abgehen müssen, dann tragen die verladenen Güter für den Werth bei, den sie zur Zeit der Abladung gehabt haben, mit den Kosten bis an Bord, ohne Assekuranz-Prämie; sind sie beschädigt, dann für den wirklichen Werth.

„Ist außerhalb Landes die Reise gänzlich eingestellt, oder sind die Güter verkauft worden, und hat die Havarie an dem Orte nicht aufgemacht werden können, alsdann wird der Preis, den die Güter unterwegs werth gewesen, oder am Verkaufsorte rein ertragen haben, als das Beitrag leistende Capital angenommen."

729. Geworfene Güter werden geschätzt nach dem Marktpreise am Entladungsplatze des Schiffes, nach Abzug der Fracht, eingehender Rechte und gewöhnlicher Kosten. Art und Beschaffenheit derselben wird nach den Connoissementen, Facturen und andern Beweisen beurtheilt.

730. Bei größerem Werthe der Waaren als laut Connoissemente tragen sie, wenn gerettet, nach dem wirklichen Werth bei. — Sind sie aber durch Seewurf verloren gegangen, dann werden sie nach der im Connoissemente bezeichneten Qualität vergütet. — Bei gerin-

Digitized by Google

gerer Qualität, als der im Connoissemente bezeichneten, tragen sie, wenn gerettet, nach Grundlage des Connoissements bei. — Werden aber nach dem wirklichen Werth bezahlt, wenn sie geworfen wurden.

731. Frei vom Beitrage zu geworfenen Gütern sind: Lebensmittel, Kleidungsstücke des Schiffsvolks und die täglichen Kleidungsstücke der Passagiere, auch die zur Vertheidigung des Schiffs erforderliche Ammunition. Dagegen werden diese Gegenstände, wenn geworfen, durch Vertheilung über alle anderen Güter erstattet.

732. Güter, worüber kein Connoissement des Schiffers vorhanden ist, oder die nicht im Manifest stehen, werden, wenn sie geworfen wurden, nicht ersetzt; sie tragen zum Schaden bei, wenn sie behalten geblieben.

733. Decklast, wenn gerettet, trägt bei. — Wegen geworfener oder durch Seewurf beschädigter Güter, welche ohne Kenntniß oder Zustimmung des Abladers aufs Oberverdeck gelegt waren, hat der Ablader Anspruch auf Erstattung in Havarie grosse; wogegen den Betheiligten ihr Regreß an das Schiff und den Schiffer verbleibt.

734. „Wenn ungeachtet des Werfens von Gütern oder des Kappens von Schiffsgeräthschaften das Schiff vergeht: so findet keine Vertheilung zur Vergütung statt."

„Die behalten gebliebenen oder geborgenen Güter sind nicht verpflichtet, zur Bezahlung oder zur Erstattung von Schaden, welchen Gegenstände, die geworfen, beschädigt oder gekappt sind, erlitten."

735. Bei Rettung des Schiffes durch Seewurf oder Kappen, nachherigem Verlust desselben, und Bergung von Gütern, tragen nur die geborgenen Güter bei, und zwar für den geretteten Werth nach Abzug des Berglohns.

736. Bei Rettung von Schiff und Ladung durch Kappen ꝛc. und nachherigem Verlust der Güter tragen solche nicht bei.

737. Sie tragen aber dennoch bei, wenn sie durch Schuld oder Zuthun des Abladers oder Consignatairs verloren gehen.

738. Der Beitrag für Ladung soll nie größer sein, als der Werth derselben bei Ankunft; doch sollen Kosten, die der Schiffer redlicher Weise nach Verlust des Schiffes oder nach Anhaltung der Güter zur Rettung derselben aufwendete, auch bei nicht günstigem Erfolge, vergütet werden.

739. Für bereits vergütete, nachher aber den Eignern zugekommene Güter kommt das Empfangene nach Abzug des Schadens, der

Digitized by Google

Kosten und des Berglohns den im Schaden durch Seewurf Betheiligten zu gute.

740. Der keinen Ersatz fordernde Eigner zurückerhaltener geworfener Güter trägt zu einer nach dem Seewurf sich ereignenden Havarie grosse in keinem Falle bei.

744. „Alle Ansprüche unter den Interessenten auf eine Vertheilung durch Havarie grosse verfallen zwei Jahre nach Beendigung der Reise.

Was England und die Vereinigten Staaten von Amerika betrifft, so sind die bei Havarie grossen maßgebenden Grundsätze oben in den Auszügen der verschiedenen Schriftsteller zu finden.

In Hamburg enthält die „Assekuranz-Ordnung“ einige Vorschriften über Havarie grosse, sodann dienen die „Usanzen des Dispachen-Comptoirs“ bei der Aufmachung zur Richtschnur. Zu bemerken ist, daß Schaden durch zufälliges Ansegeln zur Havarie grosse gerechnet wird, so wie auch Schaden durch Prangen. Das Schiff trägt bei für den Werth, den es bei Ankunft hat, unter Zufügung des in Havarie grosse für Aufopferungen von Inventarstücken u. s. w. Vergüteten; die Fracht laut Manifest nach Abzug der Gage von der letzten Reise und der sämmtlichen Unkosten des Lossens und Landens der Ladung; die Ladung trägt bei für den Facturawerth mit allen Unkosten bis an Bord, mit Ausnahme der Assekuranzprämie.

In Bremen werden zur Havarie grosse alle Schäden und Kosten gerechnet, welche durch absichtliche, freiwillige Aufopferung zur Vermeidung, Abwendung oder Verminderung einer gemeinschaftlichen Gefahr von Schiff und Ladung entstanden sind, und die unmittelbaren Folgen der zu diesem Zwecke vorgenommenen Handlungen. Dazu gehört Seewurf von Gütern und Schiffsgeräthen zur Erleichterung des Schiffes, Kappen von Masten und Tauen. — Schaden durch Ansegelung, durch Prangen, durch absichtliche Strandung gehört dagegen nicht zur Havarie grosse. — Das Schiff trägt bei für seinen Werth nach erlittenem Unfall; die Fracht mit zwei Drittheilen des vollen Belaufs; auch die Passagegelder, obwohl dieselben vorausbezahlt werden, ebenfalls mit ein Drittel Abzug; die Ladung für den Facturawerth, wie in Hamburg. Geworfene Güter werden zum Marktpreise des Bestimmungsplatzes unter Abzug der gewöhnlichen Unkosten und der Fracht vergütet.

Digitized by Google

In Bremen sowohl wie in Hamburg kommt es nur ausnahmsweise vor, daß wegen Anspruch auf Havarie grosse gerichtliche Hülfe nachgesucht wird. Die einzelnen Fälle, wo dies in neuerer Zeit geschah, sämmtlich hier aufzuführen, würde dem Zwecke dieser Schrift nicht entsprechen, weil eigentliche Principienfragen doch nicht für alle Zeit durch richterliche Erkenntnisse ihre Lösung finden können. Doch mag hier erwähnt werden, daß nach einer Entscheidung des Bremischen Handelsgerichts, und des Oberappellationsgerichts in Lübeck die Unkosten des Aufenthalts in einem Nothhafen, der wegen Kriegsgefahr gesucht werden mußte, zur Havarie grosse selbst dann gezählt werden, wenn das unfreie Schiff neutrale Güter geladen hatte, die freilich der Confiscation nach erfolgter Aufbringung nicht ausgesetzt waren, doch aber in solchem Fall nicht ohne große Kosten in den Besitz ihrer Eigenthümer gelangt wären.

Ein anderer Fall, der durch Entscheidung des Bremischen Handelsgerichts seine Erledigung fand, drehte sich um die Frage, ob Taback, der durch innere Hitze in Brand gerathen war und über Bord geworfen wurde, in Havarie grosse ersetzt werden müsse. Diese Frage wurde vom Handelsgericht bejahet. — Zwar hatten wir oben schon Gelegenheit unsere abweichende Ansicht auszusprechen, und die Aussprüche einiger namhaften Schriftsteller und Practiker über die Erforderniße des Seewurfs anzuführen, dennoch wird eine kurzgefaßte Darstellung des interessanten Rechtsfalls hier vielleicht die geeignete Stelle finden.

Das Schiff Stephani hatte in Bahia eine Ladung Taback eingenommen, und auf den in Bahia erhaltenen Rath wurde gleich im Anfang der Reise eine der Luken geöffnet und auch die Ventilatoren, um Luft an den Taback gelangen zu lassen. Im Raum war an den Seiten des Schiffs so viel Platz entstanden, daß nachgesehen werden konnte, ob ein Leck im Schiffe oder irgend etwas an der fortwährend in einem sehr heißen Zustande befindlichen und stark ausdünstenden Ladung wahrzunehmen sei. Nach sechswöchentlicher Fahrt ward in der obersten Lage eine starke Gährung bemerkt, es wurden einige Ballen Taback aufs Deck gelegt, und je weiter man nach unten kam, desto heißer war der Taback, so heiß, daß man kaum die Hand daran legen konnte, und Qualm und Dunst davon aufstieg und starker Dampf. Die Ballen waren schon verkohlt und in einem feuerfangenden Zustande, und die Mannschaft befürchtete jeden Augenblick den Ausbruch von Feuer, weshalb sie sich zur Rettung der übrigen Ladung und des Schiffes entschloß die gefährlichsten Ballen über Bord zu werfen; das geschah und es wurden 203 Ballen geworfen. Mit der übrigen

Digitized by Google

Ladung wurde die Reise beendigt; nach dem Werfen war mitunter starker Wind gewesen, doch hatte man die Pumpen leer halten können. Beim Lossen in Bremerhaven fand sich an denselben mehrfache Seebeschädigung.

Wegen des Ueberbordwerfens des Tabacks ward Anspruch auf Havarie grosse erhoben, von den Dispacheurs jedoch abgelehnt, indem die Entzündung des Tabacks der Beschaffenheit der Waare, nicht aber äußeren Ursachen zugeschrieben werden müsse, und also der Seewurf nur eine Folge des inneren Verderbs der Waare gewesen sei; also kein eigentlicher Seewurf zur Erleichterung des Schiffes und zur Vermeidung von Strandung oder Untergang, wovon sowohl die ältesten wie die neueren Seerechte sprechen, habe stattgefunden, sondern nur eine Entfernung von bereits verdorbenen Gegenständen, die der übrigen Ladung und dem Schiffe Gefahr drohten. Die Entfernung habe nicht anders als durch Ueberbordwerfen geschehen können, und dies sei nicht eine freiwillige, sondern eine nothwendige und pflichtmäßige Handlung des Schiffers gewesen, eben so wie er gebrochene Rundhölzer, losgeschlagene Wasserfässer und sonstige hinderliche Gegenstände zur Verhütung großen Schadens hätte fortschaffen müssen, ohne dadurch einen Anspruch auf Havarie grosse zu bekommen.

Aus den Entscheidungsgründen des Handelsgerichts ist das Wesentliche wie folgt:

Das Rhodische Recht enthält die Bestimmung, daß wenn zum Zweck der Erleichterung des Schiffes ein Seewurf von Waaren vorgenommen worden, das, was für Alle hingegeben worden, durch Beitrag Aller ersetzt werden müsse. Das in dieser Bestimmung liegende Princip wurde weiter ausgebildet, und auch auf Schiffstheile angewandt; ebenfalls auf Waaren, die in ein Boot gelegt wurden und in diesem untergegangen waren; und jetzt kann es als ein allgemeiner, ganz unbestrittener Grundsatz des Seerechts angesehen werden, daß jedes zum Besten von Schiff und Ladung während der Reise freiwillig gebrachte Opfer regelmäßig Havarie grosse sei, und als solche von denjenigen zu tragen sei, welchen das Opfer zu Gute gekommen, wobei die Verschiedenheit der Mittel keinen Unterschied begründet. Der nächste Zweck muß stets die Beseitigung einer gemeinschaftlichen Gefahr, die Mittel aber können höchst verschieden sein, und lassen sich im Voraus nicht genau aufzählen, zumal täglich neue Erfahrungen und Entdeckungen gemacht werden, deren Anwendung in einem gegebenen Falle durch den Versuch einer speziellen Aufzählung der möglicherweise denkbaren Beschränkung des gedachten Grundsatzes auf dieselbe völlig ausgeschlossen wäre. Das ist denn auch in den neuern Seerechten so wenig

Digitized by Google

geschehen, wie die diesen Gegenstand behandelnden Schriftsteller einen solchen Versuch gewagt haben, vielmehr stellen die Seerechte entweder den allgemeinen Grundsatz an die Spitze und lassen dann specielle Fälle folgen, oder sie stellen diese voran und lassen jenen folgen, so daß das Ignoriren des allgemeinen Grundsatzes eben so ungeeignet ist, wie das Pressen einzelner Ausdrücke in der speciellen Aufzählung, in welcher letzteren Hinsicht ganz übersehen wird, daß eine solche specielle Aufzählung meistens nur deshalb geschieht, um die häufiger vorkommenden Fälle außer allem Zweifel zu stellen und jede Controverse abzuschneiden, daß aber grade, um dem Mißverständnisse vorzubeugen, als solle das Gesetz nur bei jenen speciell angeführten Fällen in Anwendung kommen, der allgemeine Grundsatz hinzugefügt wird. Einen anderen Weg geht freilich das Hanseat. Seerecht von 1614, indem es bei der Ladung nur das Werfen und beim Schiffe nur das Kappen des Mastes nennt, allein daß auch bei uns das Prinzip eine größere und zwar eine sehr bedeutende Ausdehnung erfahren habe, ist ganz unzweifelhaft und auch vom Ober-Appellationsgericht anerkannt. Eben so betrachten die Schriftsteller über diesen Gegenstand die Sache. Schon diejenigen, welche das römische Recht behandeln, leiten aus demselben für das Seerecht jenen allgemeinen Grundsatz ab, oder lassen ihn doch für die im römischen Rechte aufgeführten Fälle zu, hierbei aber ganz generell und ohne Beschränkung auf den speciellen Grund des Werfens. (Die zahlreichen Citate dürfen wir hier wohl auslassen.)

Alle diese Schriftsteller, wie die schon angeführten Gesetze, erkennen einstimmig den schon gedachten Grundsatz als maßgebend und durchgreifend an, und wenn nun dennoch die Beklagten den Versuch machen, bei vorgekommenem Werfen von Gütern in den Begriff der Havarie grosse das Requisit hineinzutragen, das Werfen müsse geschehen sein, um das Schiff zu erleichtern, so stehen sie mit dieser Ansicht sicherlich ganz vereinzelt da, und finden darin bei keinem Gesetze und bei keinem Schriftsteller Unterstützung, soweit wenigstens nicht, wie sie dem Handelsgerichte zugänglich gewesen sind. Wohl wird von Einigen als hierher gehörender Fall angeführt, wenn Güter über Bord geworfen werden um das Schiff zu erleichtern, z. B. von Weskett l. c., allein es fällt diesem nicht ein, durch Hinzufügung dieses Grundes das Prinzip beschränken zu wollen, und so findet sich denn z. B. bei Weskett l. c. hinter dem Worte „erleichtern“ nicht nur ein „u. s. w.“, sondern er bemerkt auch, nachdem er unter 38 Nummern die gewöhnlichen Fälle aufgeführt hat, ausdrücklich:

mit einem Wort: alle Kosten, die zum gemeinschaftlichen

Digitized by Google

Interesse der Theilhaber von Schiff und Ladung verwendet worden und schwerlich alle hergerechnet werden können.

Die Beklagten können zu der von ihnen verlangten Beschränkung der Havarie grosse auf den Seewurf zum Zwecke der Erleichterung des Schiffes auch nur dadurch gelangen, daß sie mit völligem Ignoriren des von den Gesetzen und Schriftstellern aufgestellten allgemeinen Grundsatzes die angeführten Beispiele pressen, und sie nicht mehr als Beispiele, sondern als die allein zulässigen Fälle behandelt wissen wollen, ohne die daraus sich ergebenden Folgen gehörig zu würdigen. So dürfen sie z. B. bei einiger Consequenz auch dann keine Havarie grosse annehmen, wenn beim Ausbruche von Feuer an Bord eines Schiffes in der Nähe des Heerdes des Feuers liegende Pulverfässer über Bord geworfen worden. Denn in diesem Falle würde das Werfen nicht geschehen, um das Schiff zu erleichtern, sondern um eine Explosion des Pulvers zu verhüten, und eben so wenig könnten wir sie als Havarie grosse anerkennen, wenn z. B. das Werfen geschehen wäre, um zu dem Heerde des Feuers oder zu einem Leck zu gelangen; weshalb aber diese Fälle anders, als jener behandelt werden sollen, ist in der That nicht abzusehen. Es ließe sich das nur rechtfertigen, wenn etwa die der hier fraglichen Assekuranz zum Grunde liegenden Bedingungen eine solche unnatürliche Beschränkung enthielten, allein auch das ist nicht der Fall. Denn die Bedingungen, auf deren Grundlage die vorliegende Assekuranz geschlossen worden, verfahren eben so wie andere Gesetze und die Schriftsteller über diese Materie, indem sie in § 10 zuerst allgemein den Grundsatz aufstellen:

> daß alle Schäden und Kosten, welche durch absichtliche, freiwillige Aufopferung ꝛc. entstanden sind, zur Havarie grosse gerechnet werden,

dann einzelne Beispiele und endlich die Ausnahmen von dieser Regel folgen lassen. — Wenn sie nun bestimmen:

> Namentlich gehört, unter obigen Voraussetzungen dahin: Seewurf so wie sonstige Erleichterung des Schiffes von einem Theile der Ladung u. s. w.,

so ist es schon sehr willkürlich, das „sonstige Erleichterung“ auf „Seewurf“ hinüberzuziehen, da durch diesen Zusatz nur bezweckt ist, alle Zweifel über dem Werfen analoge Fälle zu beseitigen, z. B. wenn Weinfässer, statt über Bord geworfen zu werden, an Bord zerschlagen werden, um durch Auspumpen des ausgelaufenen Weines dem Schiffe Erleichterung zu verschaffen. Gesetzt aber auch, es sei damit beabsichtigt, in den Begriff von Seewurf das Erforderniß einer be-

Digitized by Google

bezweckten Erleichterung des Schiffes hineinzutragen und so das Wort „Seewurf“ zu einem technischen mit einer engeren Begriffsbestimmung zu machen, so würde das doch nichts verschlagen, da dann wieder auf die vorangestellte Regel recurrirt werden und das Werfen zur Verhinderung von Feuersgefahr wenn auch nicht speciell als „Seewurf“ doch als

zur Vermeidung, Abwendung oder Verminderung einer gemeinschaftlichen Gefahr von Schiff und Ladung,

absichtlich und freiwillig vorgenommen, zur Havarie grosse gehören würde.“ —

Damit hat denn das Handelsgericht die Frage entschieden, daß durch inneren Verderb erhitzter und über Bord geworfener Taback in Havarie grosse ersetzt werden müsse. Den oben angeführten Theil von Entschädigungsgründen haben wir fast wörtlich, nur mit Weglassung der zahlreichen Citate, wiedergegeben, weil wir ihn für den wichtigsten halten. Es wird dann noch untersucht, ob das Werfen selbst zu rechtfertigen sei, und diese Frage bejaht, denn „mag es immerhin noch an positiven Beweisen für eine unter solchen Umständen dem Schiffe selbst drohende Gefahr fehlen,“ so brauchte der Capitain sein Schiff nicht dazu herzugeben, ein Experiment zu machen, was auch ja im schlimmsten Fall, wenn nämlich Alle dabei verunglückt wären, zu keinem Nutzen hätte gereichen können.

Die Entscheidungsgründe fahren dann fort:.

„Das Ueberbordwerfen der gefährlichsten Ballen erscheint hiernach gerechtfertigt, und der Verlust gehört Vorstehendem nach an sich in Havarie grosse. Dagegen wenden nun Beklagte freilich ein, das Werfen des Tabaks sei seiner selbst und nicht der übrigen Ladung und des Schiffs wegen geschehen, indem er schon ganz verdorben und deshalb werthlos gewesen. Allein dieser Einwand kann nicht weiter Berücksichtigung finden, als bei der Frage über den Betrag des dafür zu leistenden Ersatzes, denn wenngleich für die Aufopferung einer ganz werthlosen Sache natürlich kein in Geld zu veranschlagender Ersatz verlangt werden kann, so hat diese Wahrheit doch auf das Princip selbst nicht den mindesten Einfluß, nur unterbleibt dann ein Ersatz deshalb, weil das Geopferte keinen Werth hatte, nicht aber deshalb, weil es nicht in Havarie grosse an sich gehört. Letzteres ist aber bei den geworfenen Ballen der Fall, denn daß sie nach der Verklarung geworfen wurden, um Schiff und Ladung zu retten, ist evident. Wären sie unbeschädigt gewesen, so wäre das Werfen allerdings unterblieben, allein daraus folgt noch nicht, daß sie blos ihrer selbst wegen

Digitized by Google

geworfen seien, vielmehr muß das Gegentheil angenommen werden. Zuvörderst wäre es nämlich ein sehr gefährliches Prinzip, anzunehmen, der Capitain dürfe ein scheinbar und selbst wirklich werthlos gewordenes Frachtgut ohne Weiteres über Bord werfen, ein einigermaßen vorsichtiger Schiffer wird das auch schon um deswillen nicht thun, weil er sich dadurch einen Beweis aufbürden würde, dessen Führung ihm nur in seltenen Fällen gelingen möchte.

Schon hiernach ist es zwar nicht wahrscheinlich, daß dieser Grund allein die Veranlassung des Werfens gewesen, vielmehr das Gegentheil weit eher anzunehmen. Hätte der Capitain blos diese 203 Ballen Taback an Bord gehabt, so ist kaum anzunehmen, daß er sie geworfen hätte, er hätte vielleicht Wasser zu Hülfe genommen; das unterließ er jetzt aber, warf statt dessen die gefahrdrohenden Gegenstände über Bord, und that wohl daran, denn durch Aufschütten von Wasser hätte er die übrige Ladung wahrscheinlich verdorben. Also mit Rücksicht auf die übrige Ladung warf er die Ballen über Bord. Aber auch die Rücksicht auf das Schiff mußte ihn leiten: wäre die Sache am Lande passirt, er würde schwerlich so verfahren sein; auf See aber mußte er einerseits der zur Abwendung einer drohenden Gefahr von Schiff und Ladung nöthigen Mittel sich bedienen, andererseits aber mußte er das mindest kostspielige Mittel ergreifen, und das war in dem gegebenen Falle das Ueberbordwerfen der Ballen, welches daher nicht blos ihrer selbst, sondern auch des Schiffs und der Ladung wegen geschah.

Was den Werth betrifft, zu welchem der über Bord geworfene Taback in Havarie grosse vergütet werden soll, so entschied sich das Handelsgericht für Vergütung desjenigen Werths, den die Waare im Augenblick des Verlusts gehabt hat, so schwierig es immerhin auch sein möchte, diesen Werth zu ermitteln.

(5. Mai 1856.)

Der Entscheidung des Handelsgerichts gemäß ist dann die Havarie grosse regulirt worden, indem die Beklagten, welche im vorliegenden Fall die Versicherer waren, auf die Appellation an eine höhere Instanz verzichtet hatten. Schiff und Ladung war nämlich bei Bremischen Assekuranz-Compagnien versichert und dadurch erklärt sich die directe Belangung der Versicherer, denn hätte ein fremder Schiffer die Ladung angebracht und sich geweigert, seinen Beitrag zu dem Verlust des Tabacks zu zahlen, so hätte die Klage gegen den Schiffer gestellt werden müssen.

Digitized by Google

War nun aber, wie gesagt, der specielle Fall erledigt, so schien doch die Sache selbst, um welche es sich handelte, dadurch keineswegs außer allem Zweifel gestellt zu sein. Sollten ähnliche Fälle wieder vorkommen, so wäre es immerhin möglich, daß die in Anspruch genommene Parthei einen maßgebenden Präzendenzfall in vorstehender Entscheidung nicht erblicken und vielmehr ihr Recht weiter verfolgen würde. Im Hinblick auf eine solche Möglichkeit übergaben die Dispacheurs den Versicherern einige Bemerkungen zu obigem Urtheil, deren wesentlicher Inhalt etwa folgender war:

Zunächst steht fest, daß das Rhodische Recht nur einen zur Erleichterung des Schiffes vorgenommenen Seewurf kennt; wenn also Güter in ein Boot geladen werden, so muß auch der Zweck die Erleichterung des Schiffes sein. Werden die Güter zu anderen Zwecken in ein Boot geladen, etwa um ans Land gebracht zu werden, oder in ein anderes Schiff, so gehet aus dem Verlust kein Anspruch auf Havarie grosse hervor. Um also aus einem Seewurf Anspruch auf Havarie grosse herleiten zu können, ist es nothwendig, daß der Zweck desselben die Erleichterung des Schiffes gewesen ist. Das schließt aber sonstige Ansprüche auf Havarie grosse nicht aus. Und bekanntlich sind diese so mancherlei Art, daß es nicht möglich ist, sie alle einzeln aufzuführen. Ganz richtig ist es, wenn immer der allgemeine Grundsatz festgehalten wird. Aber deshalb kann noch nicht gefolgert werden: weil ein Seewurf Anspruch auf Havarie grosse giebt, und weil sonstige Aufopferungen auch Anspruch auf Havarie grosse geben, so müssen letztere als Seewurf gelten. Die bei dieser Gelegenheit in den Entscheidungsgründen aufgeführten Citate beweisen nichts anderes, als daß es außer dem Seewurf auch noch andere Havarie grosse-Fälle giebt, was wohl niemals in Zweifel gezogen wurde. Wenn dann aber noch gesagt wird, daß die Behauptung: der Seewurf müsse zur Erleichterung des Schiffes geschehen sein, um Anspruch zur Vergütung in Havarie grosse zu haben, in irgend einem Gesetze und bei irgend einem namhaften Schriftsteller keine Begründung finde, so ist das ganz irrig. Von den Gesetzen, die beim Seewurf den Zweck voraussetzen, daß solcher zur Erleichterung des Schiffes geschehen, braucht hier nur angeführt zu werden:

Ordonnanz der Marine, Tit. 8. Art. 1. Im Sturm oder bei feindlicher Verfolgung; und nach Art. 3 sollen zuerst die schwersten Sachen geworfen werden.

Preuß. Landrecht 2. Th. Tit. 8. § 1795. Der Seewurf kann nur alsdann geschehen, wenn Sturm, Seenoth oder feindliche Ver-

Digitized by Google

folgung es nothwendig machen, das Schiff zu erleichtern; und 1802, daß so viel als möglich nur Stücke geworfen werden, die das Schiff am meisten beschweren.

Span. Handelsgesetzbuch, unter den neuern Gesetzbüchern als eines der vorzüglichsten geltend: § 936. 2. Die Gegenstände, welche man ins Meer wirft, um das Schiff zu erleichtern.

Von Schriftstellern brauchen nur einige der bewährtesten älteren angeführt zu werden:

Magens im § 53 seiner Essay on Insurance, definirt nämlich den Seewurf so: throwing goods over board to lighten his vessel, which is meant by Jettison or Jetson.

Park ch. 7. S. 121 ebenso.

Emerigon ch. 12. Sect. XI. § 1. On ne doit faire jet que quand on y est obligé par tempête, ou par chasse d'ennemis ou de pirates.

Baldasseroni, tom 2. Tit. 9. § 1. Um das Schiff aus dem drohenden Schiffbruch zu retten.

Was die Citationen anbetrifft, die das Gegentheil beweisen sollen, so ist darüber zu bemerken, daß

Thibaut § 982 nur das Rhodische Gesetz zur Begründung anführt, was doch offenbar sagt, daß der Seewurf nur zur Erleichterung des Schiffes geschehen könne. Und wenn er im § 983 die Beitragspflicht auch auf Befreiung aus einer anderen Gefahr als dem Untergange im Wasser ausdehnt, so fügt er doch hinzu: daß der Verlierende nicht selbst die Gefahr veranlasset haben dürfe. Dies ist aber im vorliegenden Falle geschehen, indem der Taback sich erhitzt und dadurch die Gefahr herbeigeführt hat. Denn der Verlierende ist ja nicht die Person, der das geworfene Gut gehört, sondern das Gut selbst; eben so sind die zum Beitrag Verpflichteten nicht die Eigenthümer von Schiff und Ladung, sondern diese Gegenstände selbst, was schon daraus erhellet, daß ein Jeder sich durch Abandon vom Beitrage frei machen kann, und daß der persönliche Anspruch erst mit dem Empfang der Güter anfängt. — Daraus würde nach diesem Rechtslehrer also folgen, daß irgend ein Theil der Ladung, der verderblich für das Schiff und die übrige Ladung wird, ohne Entschädigung über Bord geworfen werden kann.

Weskett ist wohl ganz mit Unrecht citirt, denn er sagt in der angeführten Stelle, S. 301: Güter über Bord zu werfen, um das Schiff zu erleichtern.

Digitized by Google

Benecke bedingt im 4. Bd. S. 13 den Seewurf durch die beabsichtigte Erleichterung des Schiffs, und er legt dem Schiffer die Pflicht auf, das schwere und minder kostbare Gut zuerst zu werfen.

Alle diese Citate könnten jedoch nur dann etwas bedeuten, wenn Seewurf und Havarie grosse identisch wären, was bekanntlich nicht der Fall ist, denn giebt zwar jeder berechtigte Seewurf Anspruch auf Havarie grosse, so ist darum noch nicht jede Havarie grosse Seewurf, indem dieselbe außer dem Seewurf auch jede andere Aufopferung eines Theils zur Rettung des Ganzen umfasset. Es ist also wohl nicht ein völliges Ignoriren der Gesetze und Schriftsteller, vielmehr eher ein richtiges Verständniß derselben, wenn die Beklagten im vorliegenden Falle keinen Seewurf anerkennen. Darum könnte aber doch ein Anspruch auf Havarie grosse stattfinden, wenn nämlich das Ueberbordwerfen des erhitzten Tabacks als eine solche Aufopferung angesehen werden könnte, die zur Entschädigung durch den Beitrag Aller berechtigte. Eine solche Aufopferung würde z. B. das Ueberbordwerfen von Pulverfässern sein, wenn Feuer an Bord eines Schiffes ausbricht, und die Explosion dadurch verhütet werden kann. Das könnte auch mit anderen feuerfangenden und leicht explodirenden Gegenständen unter gleicher Berechtigung geschehen, ohne doch als Seewurf gelten zu können, indem wohl die Befreiung von größerer Gefahr, nicht aber die Erleichterung des Schiffes bezweckt wurde. Der Erfolg war freilich gleich, darum ist aber die Sache doch nicht gleich. Und die auf solche Weise aufgeopferten Pulverfässer oder sonstige Gegenstände haben nur dann Anspruch zur Vergütung in Havarie grosse, wenn sie ganz unschuldig am Feuer waren. Denn wenn es sich denken ließe, daß sie selbst die Gefahr herbeigeführt hätten, was nun freilich bei Pulverfässern nicht möglich ist, so müßten sie als hinderlich und gemeinschädlich ohne alle Vergütung entfernt werden, nach demselben Prinzip, welchem zufolge auch alle sonstigen hinderlichen und gemeinschädlichen Gegenstände entfernt werden müssen, ohne auf Vergütung Anspruch zu geben. So. z. B. die Deckladung, die im Sturm mit Gefahr des Untergangs als schädlich und hinderlich zuerst über Bord geworfen werden muß, ohne in Havarie grosse vergütet zu werden; gebrochene Masten und Stangen mit allen daran hangenden das Schiff beschwerenden und gefährdenden Trümmern.

Der Umstand, daß die Versicherer die Beklagten waren, veranlaßte die Besprechung des Art. 10 der Assekuranzbedingungen, und das Mißverständniß eines darin so klar ausgesprochenen Grundsatzes. Denn wenn hier gesagt ist: Seewurf, so wie sonstige Erleichterung des

Digitized by Google

Schiffs, so muß doch wohl Seewurf auch als Erleichterung angesehen sein, weil außerdem das „sonstige“ gar keinen Sinn hätte. Denn worauf sollte es sich sonst beziehen? Läge diese Beziehung nicht darin, so hätte es heißen müssen: Seewurf, so wie Erleichterung des Schiffs. So aber war allgemein verständlich damit gesagt, daß außer dem zur Erleichterung des Schiffs vorgenommenen, nach allen Gesetzen als Havarie grosse geltenden Seewurf, auch jede sonstige Erleichterung des Schiffs dafür angesehen werden solle. Wenn also Weinfässer zerschlagen werden, damit der Wein zur Erleichterung des Schiffs ausgepumpt werden kann, so ist das allerdings der im Gesetz angenommene, dem Seewurf analoge Fall, wodurch dem Prinzip nicht der mindeste Eintrag geschieht.

Daß das Ueberbordwerfen des durch innere Gährung entzündeten fast schon verkohlten Tabacks gerechtfertigt, ja sogar nothwendig war, kann keinem Zweifel unterliegen. Er mußte wie jeder andere hinderliche und gemeinschädliche Gegenstand aus dem Schiffe entfernt werden, um nicht noch größeren Schaden anzurichten. Angenommen, der Eigenthümer wäre zugegen gewesen, und wäre um seine Einwilligung gefragt worden, so hätte er diese nicht verweigern können, ohne für den ferneren Schaden, welcher durch sein Gut dem Schiffe und der übrigen Ladung zugefügt werden möchte, sich verantwortlich zu machen. Unstreitig würde er aber keine Verbindlichkeit haben übernehmen wollen, die über den Werth seines schon fast verkohlten Tabacks hinausging, und so konnte sich der Schiffer nur an diesen halten und denselben fortschaffen. Hier lag also kein freiwilliges Opfer vor, wie es zur Havarie grosse erforderlich ist, sondern eine Handlung der unbedingtesten Nothwendigkeit. Auch wurden nicht die ersten besten Tabacksballen vor der Hand weg, sondern nur die gefährlichsten und Gefahr drohenden, also die eigentlichen Uebelthäter beseitigt; und daß diese auf solche Weise unschädlich gemacht wurden, kann ihnen nicht noch eine Belohnung zuziehen, wie es doch jede Vergütung in Havarie grosse für freiwillig gebrachte Opfer ist.

Daraus gehet nun auch hervor wie ganz irrig der Ausdruck der Kläger ist, daß durch diesen Taback Schiff und Ladung gerettet sei. Nur verhindert ist, daß durch denselben nicht Schiff und Ladung zerstört werde, und für die gezwungene Abwehr einer solchen Zerstörung kann der Schiffer doch nicht bestraft werden. Das würde aber der Fall sein, wenn er für sein ganz unschuldiges Schiff dafür büßen sollte, daß ein innerer Verderb sich in jener Waare entwickelt hatte und daß diese dadurch Gefahr bringend für die übrige Ladung und

Digitized by Google

das Schiff geworden war und deshalb fortgeschafft werden mußte. Mag immerhin in der Verklarung die Phrase gebraucht sein, das Ueberbordwerfen habe geschehen müssen um Schiff und Ladung zu retten, so wird jeder Praktiker mit uns wissen, welchen Einfluß derartige Redensarten auf die Regulirung einer Havarie grosse haben dürfen. Dasselbe konnte die Mannschaft mit gutem Gewissen von dem Kappen bereits gebrochener Masten sagen, und überall wo gesunde Prinzipien die Grundlage der Aufmachung bilden, wird man dennoch mit Recht die Ersetzung solcher Masten in Havarie grosse verweigern.

Ob der Schiffer durch Hineingießen von Wasser dem ferneren Schaden hätte vorbeugen können oder nicht, darauf kommt es hier, wo nur von Thatsachen, nicht von Möglichkeiten die Rede sein darf, gar nicht an. Es muß hier genügen, daß dem Schiffer ein Vorwurf aus seiner Handlungsweise nicht gemacht werden konnte, daß er also für den Verlust des Tabacks nicht ansprüchig war. Einen solchen Verlust hatte zunächst der Eigenthümer der weggeworfenen Waaren zu tragen, und ihm mußte es überlassen bleiben wo er Entschädigung suchen wollte, bei dem Ablader oder bei dem Versicherer, wo denn freilich letzterem die Einrede des inneren Verderbs nahe genug gelegt war.

Was nun endlich den Betrag der zuerkannten Vergütung betrifft, der nach dem Werth der Waaren im Augenblick des Werfens bemessen werden soll, so ist dabei doch zu bedenken, daß die richtige Ausmittelung dieses Werths nahezu unmöglich ist; selbst wenn ein kleiner Theil jenes erhitzten Tabacks vom Werfen verschont geblieben und hier angelangt wäre, hätte es seine Schwierigkeit gehabt zu bestimmen, wie groß der Werth der geworfenen Ballen zur Zeit des Verlusts gewesen. Ueberdies kennen die meisten Gesetze und auch unsere Assekuranz-Bedingungen nur den Werth am Bestimmungsplatze bei Berechnung eines Seewurfs, oder wenn sich dieser nicht nachweisen lässet, den Einkaufswerth. — Auch mit den beschädigt angebrachten Ballen war keine Vergleichung statthaft, weil die weggeworfenen als die meist beschädigten angegeben sind und der Grad des Unterschiedes nicht erweisbar ist.

Wir sind mit der Besprechung dieses Rechtsfalls zu Ende. Wenigstens wird der Leser daraus die Ueberzeugung gewinnen oder doch befestigen, daß die Lehre der Havarie grosse der Forschung zwar einen weiten Spielraum bietet, sie aber doch immer auf die einfachen Prinzipien, worauf die Havarie grosse nothwendig beruhen muß, zurückführt.

Digitized by Google

Bremen, den 23. Juli 1847.
(Auszug.)

Dispache der Havarie grosse des Schiffes Joh. Smidt, Capt. Nic. Schmidt, auf der Reise von Odessa anher.

Aus der Verklarung ging die Nothwendigkeit des sofortigen Entlossens auf der Rhede hervor, da das Schiff im Eisgange lag und mit voller Ladung den Hafen nicht einsegeln konnte. Wäre diese theilweise Entladung nicht vorgenommen, so hätte Schiff und Ladung leicht gänzlich verloren gehen können, oder auch hätte Capt. Schmidt vielvielleicht zur Abwendung des Totalverlustes sich genöthigt gesehen einen Theil der Ladung über Bord zu werfen, um das Schiff soweit zu lichten, daß es den Hafen erreichen konnte. In beiden Fällen wäre der Schaden für alle Schiffs- und Ladungsinteressenten gemeinschaftlich und mithin auch für deren Versicherer gewesen. Die Entladung auf der Rhede durch Bergungsfahrzeuge, und die mit dieser Maßregel verbundene Landung und Lagerung eines Theils des so gelosten Rockens in Bremerhaven hat aber den größeren Schaden des Seewurfs oder des eventuellen Totalverlustes abgewandt, und muß demnach als ein Opfer zur Rettung von Ladung, Schiff und Fracht angesehen und von diesen gemeinschaftlich in Havarie grosse getragen werden. Denn wenn es auch scheinen mag, daß das Schiff schon auf der Rhede seinen Bestimmungsplatz erreicht hatte, weil es mit voller Ladung nicht weiter konnte, und daß folglich die Lagungsempfänger schon auf der Rhede ihre Güter hätten von Bord nehmen müssen, so konnte dies doch unter so schwierigen Umständen nicht unverzüglich von ihnen gefordert werden, vielmehr mußte man ihnen die Befugniß lassen, die Fahrbarkeit des Stromes und die gewöhnliche oder auch ausdrücklich bedungene Entladungsfrist abzuwarten. Oder wenn sie, wie hier geschehen sein mag, im Einverständniß mit den Versicherern ihre Zustimmung zu den erforderlichen Bergungsmaßregeln gaben, so konnte dies doch nur unter der Voraussetzung geschehen, daß Alle, denen diese Bergung zu gute kommen würde, auch die Unkosten gemeinschaftlich tragen müßten.

Außer diesen allgemeinen Gründen, zum Anspruch der Vergütung in Havarie grosse, liegt noch der besondere vor, daß die Versicherer auf erhaltene Nachricht von der Gefahr des Schiffes im Eisgange, ihren Agenten, Capt. Wendt, nach Bremerhaven hinuntergeschickt hatten, um die nöthigen Sicherheitsmaßregeln anzuordnen, welches dann auch von demselben in Gemeinschaft mit dem vom Rheder damit beauftragten Handlungshause Ulrichs & Claussen geschehen ist,

Digitized by Google

Capt. Wendt hat auch selbst die Abmachung mit den Leichterschiffen vornehmen wollen, doch damit nicht sobald zu Stande kommen können, da die Forderung ganz übertrieben und eine Bestimmung durch das Amt oder durch gute Männer nicht rathsam gewesen ist; weshalb denn der Rheder, auf Capt. Wendt's Wunsch, die Sache auf möglichst billige Weise zu Ende gebracht hat. — Und was die Lagerung des Rockens in Bremerhaven anbetrifft, so ist solche unumgänglich nöthig gewesen, da die Schiffe nur unter der ausdrücklichen Zusicherung der sofortigen Ablieferung nach Zurückkunft im Hafen sich zur Bergung auf der Rhede hätten verstehen wollen, und da bei dem großen Mangel an Leichterschiffen nur einige wenige zur Uebernahme hätten gefunden werden können.

Außer diesem auf der Rhede gelosten Rocken ist nichts in Bremerhaven aufgebracht, sondern die ganze übrige Ladung direct nach der Stadt oder auch seewärts verladen. (Alles dieses ergab sich aus besonderen Mittheilungen des Rheders.)

Es heißt dann in der Dispache weiter:

Diesem nach wird also der ganze Berglohn oder Lichterlohn von der Rhede nach Bremerhaven nebst den Entladungs- und Lagerungskosten daselbst in Havarie grosse vergütet werden müssen; denn wenn auch einzelne Parthien Rocken späterhin anderweitig disponirt sein mögen, so können diese Ausnahmen doch keine Verschiedenheit in der Berechnung der Unkosten begründen, da in der Regel dann auch die Ersparung der Leichterfracht im Preise wieder verloren ging. Bremerhaven wird also in dieser Beziehung als ein Nothhafen anzusehen sein, und der daselbst gelagerte Rocken als noch zur Ladung gehörig, betrachtet werden müssen, indem die Lagerung eine nothwendige Folge der Bergung gewesen, und deshalb dieselbe Berechtigung und Verpflichtung eintritt, als wenn der Rocken hätte wieder an Bord zurückgebracht werden müssen.

Bei dem Allen mögen wir die Sache nicht mit völliger Entschiedenheit betrachten, da so Manches sich auf Verabredungen der Betheiligten und ihrer Versicherer stützt, worüber uns keine Beweise vorgelegt werden können. Wir müssen also namentlich den Versicherern ihr Recht der Anerkennung vorbehalten, und dies um so mehr, da es ein ganz ungewöhnlicher Fall ist, daß sie für Bergungskosten in Anspruch kommen, nachdem das Schiff schon wohlbehalten, soweit es dessen Tiefgang erlaubte, seinen Bestimmungsplatz erreicht hatte.

Unter diesem Vorbehalt berechnen und vertheilen wir demnach die aus den verwandten Unkosten sich ergebende Havarie grosse wie folgt:

Digitized by Google

Berechnung des beitragenden Werths.

Da es hier allein auf Vertheilung und verhältnißmäßige Tragung der Bergungskosten ankommt, und der Werth im Augenblick der Bergung ziemlich genau bestimmt werden kann, so ist dieser unter Abzug der Fracht, anstatt des sonst gebräuchlichen Factura-Werths anzunehmen, wofür wir 100 ℳ pr. Last an Bord setzen.

Laut Manifest enthielt die Ladung (für 5 Empfänger) 7300 Tschwt. (517 Last 38 Scheffel) ..... 51,794 ℳ

Das Schiff ist anzunehmen auf ..... 24,000 „

Die Fracht, laut Aufgabe 12,940 ℳ per ⅔ ..... 8,620 „

84,414 ℳ

Ueber diesen Werth sind dann die zur Havarie grosse gehörenden Kosten betragend 1981 ℳ 28 ß mit 2 ℳ 25 ß pCt. vertheilt worden.

VI. Einige Schlußbemerkungen.

Wer nur einige Erfahrung im Seehandel hat, wird gern zugeben wie wünschenswerth es wäre, wenn überall dieselben Gebräuche und Gesetze herrschten, wenn es nur Ein Seerecht gäbe; er wird vielleicht schon durch die Verschiedenheit der Seerechte zu Schaden gekommen sein, den er mit dem besten Willen und bei aller Kenntniß der Gesetze nicht hat verhindern können, und man sollte also denken, daß in der Geschäftswelt Bestrebungen eine Uebereinstimmung der den Seehandel regelnden gesetzlichen Vorschriften herbeizuführen, großen Anklang finden müssen, wenn auch der Kundige sich nicht verhehlen wird, welche bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden sind bevor ein solches Ziel erreicht werden kann. Wir haben darauf schon oben aufmerksam gemacht; aber wir wissen auch, daß ohne Mühe und Arbeit in keinem Theile des menschlichen Strebens Nennenswerthes errungen werden kann, und daß Hoffen und Wünschen zu nichts führt, wenn bei der Arbeit nicht angefangen wird. Der richtige Anfang für die Handelswelt ein allgemeines Gesetzbuch zu schaffen ist aber unserer Ansicht nach der: in den einzelnen Staaten die Handelsgesetzgebung von veralteten Satzungen und von den Ausgeburten provinzieller Vorurtheile zu säubern und den didaktischen Theil derselben in die Lehrbücher zu verweisen. Erst wenn dies geschehen ist, kann daran gedacht werden auf der so erlangten Grundlage weiter zu bauen.

Digitized by Google

Vergleichen wir nun die über Havarie grosse bestehenden Gesetze mit einander, so scheint uns das Spanische Handelsgesetzbuch auch in Beziehung zur Havarie grosse das vorzüglichste. Aber auch dieses enthält manche Bestimmungen die man in Spanien jetzt schon als veraltet oder als das Ergebniß juristischer Spitzfindigkeiten betrachten wird; wir nennen nur die Vorschrift über den Schiffsrath, den Art. 944 über Beitragspflicht aus dem Schiffbruch geretteter Waaren zu einem früheren Seewurf, und Art. 967, der den aus einer im Hafen ausbrechenden Feuersbrunst geretteten Schiffen den Verlust des brennenden und versenkten Schiffs als Havarie grosse aufbürdet, was doch die Gemeinschaft zu weit ausdehnen heißt, denn mit demselben Rechte könnte man auch die durch Sprengen anderer geretteten Häuser jene ersetzen lassen.

Soll ein Gesetzbuch seinen Zweck erfüllen, der doch kein anderer ist, als gewisse Pflichten und Rechte den Betheiligten zur klaren Anschauung zu bringen, dadurch Rechtsstreite möglichst zu verhüten, und bei dennoch entstandenen Streitigkeiten eine leicht verständliche Richtschnur darzubieten, so wird als ein wesentliches Erforderniß gewiß Kürze und Klarheit gelten müssen. Es würde hier zu weit führen, und außerdem die Herbeischaffung eines oft schwer zu erlangenden Materials bedingen, wenn wir untersuchen wollten, wie groß in den verschiedenen Ländern, solchen die eine äußerst reichhaltige Gesetzsammlung aufzuweisen haben, wie z. B. Preußen, und solchen wo das Gegentheil der Fall ist, wie in Bremen und Hamburg, die Durchschnittszahl der über Havarie grosse jährlich anhängig gemachten Klagen ist, aber uns dünkt, je weniger Worte ein Gesetz macht, desto schwieriger wird es sein einen Haken zu finden wo sich eine Prozeßsache anhängen lässet. Ja wäre es möglich ein Gesetzbuch zu verfassen, in welchem Alles zu finden wäre, was bei der Entscheidung von Rechtsfällen zur Geltung kommen und maßgebend sein könnte; aber wir sehen ja, daß bei jedem irgend bedeutenden Prozeß die Meinungen angesehener Schriftsteller und die Aussprüche der Gesetze anderer Länder zur Begründung der aufgestellten Behauptungen dienen müssen. Auch dieser Gebrauch wird in dem Maße abnehmen, wie die Gesetzesstellen weniger werden; je weniger Citate vorkommen, desto weniger verkehrt angebrachte werden darunter sein, und überhaupt wird Anwalt und Richter mehr darauf angewiesen sein das Behauptete durch eigene Gründe zu unterstützen.

Wir wollen nunmehr versuchen die wichtigsten bei Havarie grossen zur Anwendung kommenden Grundsätze hervorzuheben, wobei wir dem

Digitized by Google

Spanischen Handelsgesetzbuche folgen, weil dieses auch von Kennern für das vorzüglichste gehalten wird.

1. Zur Havarie grosse gehören alle Schäden und Kosten, die freiwillig verursacht wurden, um Schiff und Ladung aus einer erkannten und wirklichen Gefahr zu retten. Vorbehältlich der Anwendung dieser Grundregel gehören insbesondere dazu: die zur Erleichterung des Schiffes ins Meer geworfenen Gegenstände, Deckladung ausgenommen; zum gemeinschaftlichen Besten durch Kappen oder Slippen aufgeopferte Schiffsgeräthe; so wie solche Schäden und Kosten, die als eine nothwendige Folge der auf Havarie grosse Anspruch gebenden Handlung zu betrachten sind.
2. Zur Havarie grosse tragen alle durch das Opfer geretteten Gegenstände bei; doch sind vom Beitrage befreit: die Kleidungsstücke der Schiffsmannschaft und der Passagiere.
3. Die Aufmachung der Havarie grosse geschieht am Loßplatze; („insofern durch Uebereinkunft sämmtlicher Betheiligten nicht ein anderer Ort gewählt wird", dürfte dabei einzuschalten sein.)
4. Aufgeopferte Waaren werden zum Werthe am Loßplatz ersetzt unter Kürzung ersparter Unkosten, Aufgeopfertes Schiffsgeräth wird zum taxirten oder wirklichen Ersatzwerth vergütet, mit Berücksichtigung der Abnutzung.
5. Als Regel gilt, daß die Ladung zur Havarie grosse für den Einkaufswerth beiträgt; in Havarie grosse vergütete Waaren immer für den Ersatzwerth; das Schiff immer für den Werth bei Ankunft am Loßplatz, mit Zuziehung etwaiger Vergütung in Havarie grosse für alsdann noch nicht angeschaffte Gegenstände; die Fracht in der Regel für zwei Drittel des Bruttobetrages. (Hier haben wir, was die Berechnung des Werths betrifft, aus Zweckmäßigkeitsgründen eine Abänderung vorgeschlagen, finden aber gleichwohl, daß es in einem Gesetze noch besser hieße: die Havarie grosse ist über den Werth von Ladung, Schiff und Fracht zu vertheilen.)

Wenn schließlich noch

6. Ueber Verjährung von Havarie grosse-Forderungen gesetzlich eine Frist, etwa sechs Monate oder ein Jahr nach Beendigung der Reise, festgestellt würde, so hätten wir wohl Alles was nöthig wäre.

Ueber die im Vergleich zum spanischen Gesetzbuch auffallende Kürze der obigen Grundzüge dürften einige Bemerkungen nicht überflüssig sein. Von den im Span. Gesetz beispielsweise als zur Havarie grosse gehörenden Schäden und Kosten, im Ganzen zwölf Nummern, sind

Digitized by Google

nur einige aufgenommen, nämlich Seewurf und Kappen. Das Uebrige erschien uns entbehrlich, theils weil eine erschöpfende Aufzählung des Gleichartigen unmöglich ist und schon deshalb unnöthig, weil ja doch immer der an die Spitze gestellte Grundsatz zur Anwendung kommen muß, theils auch weil einiges zu Mißverständnissen Anlaß geben kann, anderes im Prinzip der Havarie grosse nicht begründet ist. Um die einzelnen Nummern durchzugehen, so schienen folgende der Erwähnung nicht zu bedürfen, weil die Aufnahme der genannten Schäden und Kosten in Havarie grosse nicht bestritten werden kann, insofern wirklich eine Aufopferung zum allgemeinen Besten damit verbunden war. Diese sind:

1. Lösegeld an Feinde oder Piraten.
5. Leichterlohn ꝛc. um das Schiff in den Hafen zu bringen, bei Rettung aus See- oder Feindesgefahr, und Schaden an dergestalt gelößten Gütern.
12. Verlust an Gegenständen, die zur Deckung von Havarie grosse-Unkosten verkauft wurden.

Als zu Mißverständnissen Anlaß gebend können folgende Nummern bezeichnet werden:

6. Schaden an der Ladung, wenn Löcher ins Schiff gekappt werden, um das Wasser heraus zu lassen; (man sollte denken, wenn Wasser aus dem Schiffe herausgelassen wird, müßte die Ladung schon beschädigt sein) oder um das Unterfinken zu verhüten. (Letztere Gefahr kann eintreten, wenn das Verdeck voll Wasser steht, weshalb wohl zur Erleichterung des Schiffes die Schanzkleider weggekappt werden; aber wie dadurch Schaden an der Ladung entstehen kann, ist nicht leicht zu begreifen.)
7. Abbringungskosten des Schiffes nach freiwilliger Strandung ꝛc. (was die freiwillige Strandung damit zu thun haben soll, ist nicht einzusehen. Man sollte denken, ein beladenes und wenn auch zufällig gestrandetes Schiff abzubringen und dadurch in den Stand zu setzen, mit der Ladung die Reise zu vollbringen, wäre eine dem gemeinschaftlichen Besten dienliche Handlung, und die Unkosten müßten deshalb als Havarie grosse getragen werden.)
8. Schaden am Schiffe, der absichtlich demselben zugefügt wurde, um Ladung zu bergen. (Auch in Strandungsfällen mit Bergung kann es vorkommen, daß man Löcher ins Schiff kappt, um die Ladung herauszunehmen, und dann das Wrack sitzen läßt, welches durch die hineingekappten Löcher nicht werthloser werden konnte. Gleichwohl kann immer behauptet werden, dem Schiffe sei ein

Digitized by Google

Schaden zugefügt worden, auch wird sich ein solcher Schaden in der Voraussetzung der Reparatur leicht in Gelde schätzen lassen. Dem Buchstaben des Gesetzes gemäß würde also die Vergütung in Havarie grosse sein, wenn auch dem Sinne des Gesetzes zuwider.)

10. Gage der von Feinden oder Seeräubern als Geißeln gefangen gehaltenen Seeleute, und Unkosten während der Gefangenschaft. (Auch diese Nummer kann zu irriger Anwendung leicht Anlaß geben. Wir wollen annehmen, die Seeleute werden zur Sicherstellung der Bezahlung einer zwischen dem Schiffer und den Feinden vereinbarten Loskaufssumme in Verwahrsam gehalten, so könnte doch immer nur für den Zeitraum die Gage in Frage kommen, den die Gefangenen länger als die übrige Schiffsmannschaft gleichsam im Dienst des Schiffes zubringen. Nach dem Wortlaut des Gesetzes würde aber die Gage für die ganze Dauer der Gefangenschaft vergütet werden, wenn auch die vom Schiffe getrennten Seeleute durch andere nicht ersetzt wurden.)

Dem Prinzip nach müssen folgende Nummern von der Havarie grosse ausgeschlossen werden:

9. Heilungs- und Verpflegungskosten der bei Vertheidigung des Schiffes Verwundeten oder Verstümmelten. (Darüber ist oben schon das Erforderliche gesagt worden.)
11. Kost- und Monatsgeld des Schiffsvolks, bei monatweiser Befrachtung während eines Embargos oder bei Anhaltung, oder während der Ausbesserung von Schäden, die zur Havarie grosse gehören. (Das spanische Gesetz verweiset, wie wir oben gesehen haben, das Kost- und Monatsgeld bei Befrachtung für die Reise zur Havarie partikulaire. (Ein gewisses Gefühl von Billigkeit mag aber wohl zu Nr. 11 Anlaß gegeben haben, um den Schiffer für den Ausfall an der Fracht zu entschädigen, denn bei monatweiser Befrachtung findet für die Dauer der Reparatur keine Frachtzahlung statt. Aber wenn, wie wir oben glauben erwiesen zu haben, Kost- und Monatsgeld an sich nicht zur Havarie grosse gehört, so kann es auch nicht in einem besonderen Fall dazu gehören.)

Die Art. 938 und 939, welche vom Schiffsrath handeln, haben wir weggelassen. Diese Vorschriften stammen aus einer Zeit, wo die Verhältnisse der Schifffahrt derartige Gesetze vielleicht nöthig machten. Jetzt sind sie nicht allein entbehrlich, sondern insofern geradezu schädlich, als sie in Verklarungen gewiß in den meisten Fällen unwahre Aussagen veranlassen; denn es soll der vorgeschriebenen Form genügt werden, und doch wird die Noth meist immer zu dringend sein, um

Digitized by Google

vor dem Werfen und Kappen noch viel Umstände zu machen. Die meisten Gesetze überlassen dem Schiffer, der doch die Verantwortung übernimmt, bei Meinungsverschiedenheit die Entscheidung; das spanische Gesetz stellt den Steuermann in dieser Beziehung dem Capitän gleich, was ganz verwerflich ist, denn der Schiffsdienst verlangt Einheit im Commando; parlamentarische Verhandlungen mögen am Lande gut sein, an Bord passen sie nicht. Art. 940 schreibt vor, die Beschlüsse des Schiffsraths ins Schiffsbuch einzutragen und dies im ersten Hafen der Behörde beeidigt vorzulegen. Diesen Artikel haben wir ebenfalls weggelassen. Sein letzter Theil, der von der Verklarung handelt, oder doch von einem dem ähnlichen Schriftstück, gehört in das Buch, das vom Schiffer und seinen Pflichten handelt.

Art. 941 erschien uns überflüssig, denn es verstehet sich wohl von selbst, daß Decklast und schwere Güter zuerst geworfen werden müssen; auch wird, wenn der Seewurf bei Tage geschieht, und wenn überhaupt die Umstände der Art sind, um eine gewisse Auswahl zu treffen, das Werthvolle möglichst geschont werden. Wenn es sich demungeachtet ereignet, daß nicht die schwersten und wohlfeilsten Sachen zuerst geworfen worden sind, und der Capitain sich in dieser Beziehung durch die im Augenblick der Noth entstandene Verwirrung entschuldigt, was wird man ihm anhaben können? Dasselbe gilt von der Nichtbeachtung der im Artikel 942 enthaltenen Vorschrift, das Geworfene zu verzeichnen. Derartige Vorschriften können eher in den Lehrbüchern ihre Stelle finden, und wenn beim Werfen die Zeit es zuläßet, so kann immerhin ein möglichst vollständiges Verzeichniß der geworfenen Güter angefertigt werden, nöthig ist es aber nicht, denn das Geworfene ergiebt sich durch Vergleichung des Manifestes und der Connoissemente, mit der Auslieferung der Ladung von selbst und weit zuverlässiger. Auch soll nach jenem Artikel der Schaden, der unmittelbar durch das Werfen an den im Schiffe gebliebenen Gütern entstanden ist, verzeichnet werden. Dies könnte schon eher als zweckmäßig erscheinen, doch aber wird ein solches Zeugniß, das der Schiffer in seiner eigenen Sache abgiebt, nicht als vollgültig gelten können, wenn nicht die gemachten Angaben durch Besichtigung beim Lossen, die durch unpartheische Sachverständige vorgenommen wird, bestätigt werden. Ueberdies kann der Capitain nur über die beim Seewurf zu Tage kommenden Kisten oder Packen berichten, und daß solche etwa durch Wasser beschädigt wurden, das in die Luken geschlagen; über die unter jenen Kisten liegenden Colli, die er nicht sieht, die aber deshalb doch beschädigt sein können, wird er doch nichts sagen können. Also besser man lässet sich durch Verklarung und Be-

Digitized by Google

fichtigungsattest genügen, ohne vom Capitain Verzeichnisse zu verlangen, die doch nicht vollständig sein können.

Art. 943 haben wir als selbstverständlich weggelassen, auch war derselbe überflüssig, da im zweiten Grundsatz schon gesagt ist, daß alles Gerettete beitragen soll.

Art. 944 erscheint uns unpractisch. Zutreffen könnte die darin gegebene Vorschrift nur in dem einen Falle, wo die durch den Seewurf aus einer Gefahr für den Augenblick geretteten Güter bei später eintretendem Untergange des Schiffes den Bestimmungsplatz, wo doch die Aufmachung geschehen muß, erreichen, und wo zugleich die Mannschaft gerettet wurde, um über die Vorfälle der Reise aussagen zu können. Erwägt man nun, daß unter den zahlreichen Havarie grosse-Fällen ein Seewurf nur äußerst selten vorkommt, beispielsweise bei Aufmachungen in Bremen vom Juni 1856 bis dahin 1857 in 32 Fällen nur drei, daß aber in Bremen in den letzten 15 Jahren kein einziger Seewurf vorgekommen ist, auf welchen die obige Vorschrift hätte angewendet werden können, und bedenkt man ferner, daß die Richtigkeit der besagten Bestimmung wenigstens zweifelhaft ist, so wird man uns gewiß beipflichten, wenn wir derartige Künsteleien aus dem Gesetz wegwünschen.

Was die Art. 946, 947 betrifft, so sind sie nur von localer Bedeutung. Jeder einigermaßen wichtige Handelsplatz wird entweder eine zur Aufmachung von Havarie grossen competente und vom Handelsstande als solche anerkannte Behörde aufweisen können, und da versteht es sich von selbst, daß der Schiffer sich gehörigen Orts meldet. Und an kleinen Plätzen, wo dies nicht der Fall, werden sich die Betheiligten darüber zu verständigen haben, wer die Havarie grosse reguliren soll. Dagegen ist Art. 945, der von der Begründung der zur Havarie grosse gehörenden Kosten handelt, dem Wesen nach oben aufgenommen, was denn auch mit Art. 948 geschehen ist.

Art. 949 enthält im Grunde weiter nichts, als die alte Regel: wer Schaden fordert muß ihn beweisen. Uebrigens werden Waaren jetzt wohl nie mehr ohne Connoissement verladen.

Art. 950 ist oben berücksichtigt, indem Decklast von der Vergütung über Bord geworfener Ladung ausgeschlossen wurde; der Beitragspflicht geretteter Decklast ausdrücklich zu gedenken, schien unnöthig, indem gesagt wurde, ad 2, daß alle geretteten Gegenstände beitragen müssen. Die Verantwortlichkeit von Verfrachter und Schiffer in Betreff von Schaden an Decklast ist aber in einem andern Abschnitt des Gesetzes auszusprechen; das Capitel von der Havarie grosse hat nichts

Digitized by Google

damit zu schaffen. Beiläufig bemerkt, versteht es sich von selbst, daß ein Schiffer der im Connoissemente bescheinigte, die Waaren unter Deck gestaut zu haben, den Eigenthümer schadlos halten muß, wenn er sie dennoch auf Deck legt. War aber im Connoissement die Verstauung auf Deck bemerkt, so ist die Sache dadurch für den Schiffer erledigt, und der Empfänger kann sich nur an den Ablader halten, wenn dieser vorschriftswidrig, oder ohne ausdrückliche Ordre die Güter auf Deck legen ließ.

Art. 951 verstehet sich von selbst. Wurde es anders gehalten, wurde geworfene und wieder geborgene Waare in Havarie grosse ersetzt, so würde ja der Eigenthümer durch das Unglück anderer gewinnen, statt daß allgemeine Unglück mit tragen zu helfen.

Art. 952 fällt so sehr mit dem allgemeinen Grundsatz zusammen, daß er füglich zu entbehren ist. Man könnte freilich einen Wink für den Schiffer darin erblicken, daß er befugt sei, Güter aus dem Schiffe zeitweilig zu entfernen, wenn die Noth und das gemeinschaftliche Interesse es erfordert; aber da er sogar zur Aufopferung fremden Eigenthums befugt ist, so scheint es einer derartigen indirekten Anleitung nicht zu bedürfen.

Art. 953. Die Eintheilung der Havarie grosse soll nach Verhältniß des Interesse geschehen, was wohl nicht zu bezweifeln ist, wenn der folgende Artikel nachfügt: über den Werth der geretteten Ladung und des Schiffes (warum hier nicht gleich die Fracht mit aufführen? Sie ist zwar ein Produkt des Schiffes, aber ein Wort mehr kann nicht schaden, wenn dadurch größere Klarheit erzielt wird.)

Wir kommen jetzt zu drei Artikeln, deren absolut richtige Abfassung immer zu den Unmöglichkeiten gehören wird. Mit der Ladung wäre noch am ersten fertig zu werden, wenn es auf mathematische Genauigkeit ankäme; denn daß der gerettete Werth derjenige des Loßplatzes ist, kann nicht in Zweifel gezogen werden. Und daß der Empfänger der Waaren für den geretteten Werth zum Opfer beitrage wird Niemand ungerecht, nicht einmal unbillig finden. Nun kann es sich aber doch zutragen, man denke nur an Gegenstände der Kunst, selbst an manche Waaren, deren Verbrauch auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt ist, und für welche zu andern Zeiten ein eigentlicher Marktwerth nicht existirt, daß eine gesetzliche Vorschrift, die ohne Weiteres die Ladung zum Werth am Loßplatze beitragen lässet, in einzelnen Fällen gar nicht anzuwenden wäre, so daß man doch auf den Einkaufswerth zurückkehren müßte. Und dann wieder bei allen Vortheilen der raschen Ausmittelung des Werths und dadurch mit bedingten

Digitized by Google

schnellen Abrechnung unter den Interessenten, kann auch der Einkaufswerth durch gesetzliche Vorschrift nicht füglich zur Werthannahme festgestellt werden, weil die buchstäbliche Befolgung einer solchen Vorschrift manchmal sehr hart für einige der Betheiligten sein könnte, wie z. B. bei Ladungen zur Hälfte aus Waaren bestehend, die einen ausnehmend guten Markt treffen, zur Hälfte aus solchen, die nur mit großem Verlust zu realisiren sind, und die vielleicht ihrer Beschaffenheit zufolge ohne Aufschub realisirt werden müssen. Wollte man alsdann beide Hälften zum Einkaufspreise berechnen, so würde eine Ungleichheit im Resultat entstehen, die sich vernünftigerweise nicht rechtfertigen ließe. Also selbst über den Werth der Ladung ist nichts für alle Fälle Richtiges festzustellen. Aehnlich ist es mit dem Werth von Schiffen, wobei außerdem noch zur Geltung kommt, daß Schiffe nicht ausgesendet werden, um verkauft zu werden. Und was die Fracht betrifft, so mag bemerkt werden, daß die genaue Berechnung von Gage und Kostgeld doch auch manchmal zu Weiterungen führen kann; oder es müßte für das Kostgeld schon ein fester Satz angenommen werden. Außerdem ist die Berechnung im Prinzip nicht richtig. Aus der Fracht muß außer der Gage und Beköstigung der Schiffsmannschaft noch mancherlei getragen werden, ehe man sagen kann, so viel ist davon gerettet. Aber will man bei den direkt die Mannschaft betreffenden Unkosten stehen bleiben, so können kostspielige Krankheitsfälle eintreten, wodurch die ganze Fracht verschluckt wird; nach dem Gesetz muß aber auch noch für das Verlorene beigetragen werden. Dies kann sich freilich auch ereignen, wenn das Gesetz den Beitrag für zwei Drittel der Frachtgelder vorschreibt; wir sagten deshalb: „in der Regel" wie bei dem Einkaufswerth der Waaren, um für Ausnahmefälle eine Hinterthür zu lassen.

Art. 958 will daß Kriegsmunition vom Beitrag frei sein soll. Weshalb? ist nicht einzusehen. Die Lehrbücher geben als Grund an, solche sei zum gemeinschaftlichen Besten an Bord; das sind aber auch Segel und Anker. Die sonstigen Befreiungen, für Mannschaft und Passagiere, in obigem und dem folgenden Artikel empfehlen sich schon durch Zweckmäßigkeitsgründe; denn auf welche Schwierigkeit würde die Einkassirung des Beitrags stoßen, namentlich bei Passagieren, die man doch nicht gut bis zur Aufmachung der Havarie grosse aufhalten kann. Die sonstigen Gründe finden sich in den Lehrbüchern.

Art. 960. Diesen Artikel haben wir lieber ganz weggelassen. Zwar wäre das Gegentheil der gesetzlichen Bestimmung eher zu empfehlen, denn geworfene Güter werden angesehen als im Schiffe geblieben,

Digitized by Google

deshalb ersetzt man sie zum Marktwerth am Bestimmungsplatze, deshalb bekommt der Schiffer Fracht dafür; aber es mögen doch wohl Fälle denkbar sein, wo eine bestimmte gesetzliche Vorschrift sehr hart für die Betheiligten sein würde.

Art. 961 über die gerichtliche Bestätigung der Aufmachung oder Eintheilung der Havarie grosse ist nicht von allgemeiner Geltung und Wichtigkeit. Das mag den Gebräuchen jedes einzelnen Platzes überlassen bleiben.

Art. 962 ist insofern entbehrlich, als der Capitain, wenn er an die Ladungsinteressenten Forderungen hat, wohl von selbst für die Eintreibung sorgen wird. Muß er dagegen mit anderen Betheiligten für geworfene Güter Beitrag leisten, so gehört es ohne besondere gesetzliche Vorschrift zu seinen Pflichten dem im Connoissement bezeichneten Empfänger gerecht zu werden. Die in

Art. 963 und 964 enthaltenen Bestimmungen werden sich nur in einzelnen Fällen und dann nur an wenigen Handelsplätzen anwenden lassen. Es scheint genügend zu sein, wenn im Gesetze die Beitrags-Verpflichtung der geretteten Gegenstände ausgesprochen wird. Daraus folgt von selbst, daß der Anspruch wegen Havarie grosse auf den Waaren ruhet, und in erster Linie mit der Person des Empfängers nichts zu schaffen hat. Güter zurück zu halten bis Bezahlung oder Sicherstellung erfolgt, ist also ein Recht das dem Schiffer aus inneren Gründen zustehet, dessen Ausübung jedoch immer auf große Schwierigkeiten stoßen wird. Soll aber gesetzlich etwas darüber bestimmt werden, so könnte das im Capitel von der Befrachtung von Schiffen geschehen, indem Havarie grosse-Forderungen dasselbe Recht einer Frachtforderung genießen. Nach

Art. 965 soll eine Havarie grosse-Forderung nur dann zulässig sein, wenn sie 1 Prozent übersteigt. Es scheint daß mit „demanda" die Forderung vor Gericht gemeint ist; dann hätte der Artikel wenigstens den Zweck das Gericht mit verhältnißmäßig geringfügigen Sachen zu verschonen, aber es ist nicht zu billigen, z. B. den fremden Schiffer in solchem Fall ohne gerichtliche Hülfe zu lassen. Noch seltsamer und widersinniger wäre die Vorschrift, wenn überall keine Havarie grosse-Forderung von weniger als 1 % stattfinden sollte. Ein anderes ist es, wenn Versicherer sich in ihren Bedingungen davon befreien, aber ohne weiteres entweder die Ladungsinteressenten oder den Schiffer von der Ersetzung eines gebrachten Opfers bloß deshalb zu entschlagen, weil es dem Gesetzgeber zu geringe erscheint, kann durch nichts begründet werden. Ueberflüssig ist jene Vorschrift aber schon deshalb, weil die

Digitized by Google

Betheiligten schon von selbst solche Havarie grosse, die im Verhältniß zu den Unkosten der Aufmachung zu geringfügig sind, nicht werden reguliren lassen.

Es bliebe jetzt nur noch der Art. 966 zu erwähnen, der wohl so zu verstehen ist, daß durch die Verabredungen der (direkt) Betheiligten hinsichtlich der Bezahlung u. s. w. die Rechte der mittelbar Betheiligten, z. B. der Versicherer nicht gefährdet werden dürfen. Nun scheint aber eine gesetzliche Vorschrift über die Ausübung einer den unmittelbar Betheiligten zustehenden Befugniß, über die Abrechnung und Bezahlung der Havarie von allen Gesetzen abweichende Bestimmungen zu verabreden gar nicht nöthig zu sein, so weit durch solche Bestimmungen nur die eigenen Interessen berührt werden.

Wenn es uns durch diese Untersuchung gelungen ist den Beweis zu führen, daß die Gesetze über Havarie grosse auf einen sehr kleinen Raum beschränkt werden können; daß also von den seit Jahrhunderten aufgestapelten Früchten der Gelehrsamkeit nur wenig übrig bleibt, so ist ein solches Resultat insofern ein tröstliches zu nennen, als dadurch die Behauptung eines berühmten Rechtslehrers, unsere Zeit eigne sich nicht zur Gesetzgebung, einen gewaltsamen Stoß, und die Hoffnung die bald zu erwartenden Gesetze als ein Muster von Gediegenheit begrüßen zu dürfen, neue Nahrung erhält. Bis dahin müssen freilich die bestehenden Gesetze respectirt werden, wodurch indessen die Freiheit der Forschung nicht ausgeschlossen werden darf, die sich übrigens auch ganz gut mit der Achtung vor dem Gesetz verträgt.

Digitized by Google

Sachregister zur Bodmerei.

Abbott, Charles, Seite 30.
Ableitung des Worts 17.
Abnutzung; s. Slitage.
Anfang und Ende der Gefahr; s. Gefahr.
Amerikanisches Bodmereirecht 106.
Arragonien, Verordnung des Königs Peter von — 66.
Assekuranz und Bodmerei; s. Conkurrenz von —
Assekuranz; s. Interesse, versicherbares, eines Bodmereibriefes.
Assekuranzbedingungen, Bremer 107
Assekuranzordnung, Preuß. 74.
Autorität, welche Bewandtniß es damit hat 10.

Baldasseroni, Ascanio 26.
Baratterie des Schiffers, dem Geber stehet frei, solche zu übernehmen 41.
„ nach Span. Gesetz (832) ist der Geber frei davon 97.
Barcelona, Ordonnanzen von — 67.
Befugniß zu Bodmereianleihen 4.
Wem solche zusteht:
Berwer: dem Rheder für den vollen Werth des Schiffes, der Schiffer kann dagegen nur bis zum Viertel das Schiff verbodmen, wenn er jenseits der See sich befindet 11.
Park: der Schiffer ist nur in der Fremde bedingungsweise dazu befugt 28.
Abbott: Bodmerei durch den Rheder vor Abgang des Schiffes geschlossen, wie solche in England behandelt wird 30.
Vergl. Pardessus 41. Phillips 48. Kent 50. (in besonderen Fällen kann der Schiffer auch in der Heimath Bodmerei aufnehmen; der Rheder ist völlig unbeschränkt.)
Kaltenborn 57. Nolte 64. Dänisches Seerecht 68. Hans. Seerecht 69. Preuß. Seerecht 72. (der Schiffer darf am Orte, wo die Rheder sich befinden, ohne deren Einwilligung keine Bodmerei schließen; selbst nicht auf sein eignes Part.

Digitized by Google

Preuß. L. R. (1499 ff.) 76.
" Zwangsweise Verbodmung eines Part durch die übrigen Rheder (2368) 78.
Code. (233) Zwangsweise Verbodmung durch den Schiffer 88.
Span. H. G., in welchen Fällen der Schiffer sein eignes Part verbodmen darf (662) 94.
Holl. H. G. (342 ff.) 99.
Englisches Recht 185.
Amerikanisches Recht 106.
Begriff der Bodmerei 10. 20. 28. 30.
Benecke, Wilhelm, Originelle Theorie 33.
" Kritik einiger Artikel des Preuß. L. R. 39.
Berglohn, als privilegirte Forderung 7.
Bergung. — Wie es in Bergungsfällen mit dem Ertrage des Geborgenen gehalten werden soll 30.
Weskett: Formular eines Bodmereibriefes von Cadix 19.
Park: das Gerettete kommt, nach Engl. Recht, dem Bodmerei-Nehmer zu Gute 29.
Phillips: der Geber hat in Amerika gewöhnlich ein Recht auf das Geborgene 48.
Vergl. Ordonnanz der Marine 71. Ordonnanz von Bilbao 74. Code (327. 331). 90. 91.
Span. H. G. (836. 37.) 98. Holl. H. G. (588) 102.
Beschränkung der Bodmereianleihen.
Verwer: der Schiffer darf nur jenseits der See bis zum Viertel des Schiffes aufnehmen, „außer in großer Noth" 10.
Wuchergesetze als Ursache der gesetzlichen Vorschrift über Höhe der Bodmereianleihen 51.
Ordonnanz der Marine: Bodmerei über den Werth des Schiffes oder Ladung verboten 71.
Ordonnanz von Bilbao: nicht über ¾ Werth des Schiffs, Güter für den Werth am Abgangshafen 74.
Preuß. L. R. (2374) mehr als der Werth des Gegenstandes am Abgangsorte darf nicht verbodmet werden 78.
Preuß. S. Recht von 1727 kennt eine solche Vorschrift nicht.
Code (316) Anleihen die über den Werth hinausgehen, können auf Antrag des Gebers für nichtig erklärt werden 89.
Span. H. G. 822 wie die Ord. von Bilbao 96.
Holl. H. G. 576, wie der Code 101.

Digitized by Google

Betrug von Seiten des Nehmers, die Folgen davon, vergleiche:
Emérigon 23. Benecke 38.
Preuß. S. R. (VII. 15) 73.
„ L. R. (2375) 78. (2419) 82.
Code (316) 89. Span. (823) 96. Holl. (576) 101.

Bevorzugte Forderungen, Aufzählung derselben 7. 59.
Preuß. L. R. 86. Code 91. Bremen 107.

Bezahlung; s. Bodmereibrief.

Bielbrief; der ältere gehet dem jüngeren vor, also der Bodmerei gerade entgegen, Mittermaier 49.
Vergl. Kaltenborn, der diesen Gegensatz nicht aufführt 54.

Bilbao, Ordonnanz von — 74.

Bodmereibrief, Formulare dazu, wie solche in verschiedenen Ländern gebräuchlich 117 ff.
„ Bezahlung desselben 24. 38. 42. 47. 50.
„ an Ordre 8. 47.
„ „ „ alsdann durch Indossement übertragbar, Code (313) 89.
„ „ „ desgl. Span. (815) 96. Holl. (573) 101.
„ Verkäuflichkeit 8. 42. 47.
„ Versicherbarkeit 8. 15. 36. 59.
Vergl. Code (334. 347) 91. Span. H. G. (848. 885) 98. Holl. H. G. 593. 599. 600. 601. 607. 611. 631. 659. 660. 743. 745. 103 ff.
Bremer Assek. Bed. 109.
„ Inhalt desselben 17. 21. 26. 31. 57.
„ Gültigkeit desselben, wodurch bedingt 31. 41. 51.

Bodmerei aus Noth; das Holl. H. G. kennt diesen Unterschied 103.
Bodmereigeber; s. Geber.
Bodmereinehmer; s. Nehmer.
Bodmereiprämie 4. 11. 21. 41. 45. 58.
„ coursmäßige 21. 41.
„ theilweise Vergütung 50.
„ ob Ermäßigung durch richterlichen Ausspruch möglich 44. 53.
Bodmerei mit Assekuranz verglichen und unterschieden 17. 20.
Bremen 107. Bremer Bodmerei-Brief 117.
Bremer Assekuranz-Bedingungen 107.

Digitized by Google

Bürgschaft.
Emérigon: der Bürge übernimmt die Verpflichtungen des Nehmers 24.
Benecke: bei Bodmerei auf Waaren nichts ungewöhnliches 39.
Nolte mit Pöhls: 66.
nach Span. H. G. (838) 98.

Code de Commerce 88.
Conjunktur, Schaden durch rückgängige —
nach Preuß. S.-R. v. 1727 trifft solcher den Geber nicht 72.
Preuß. L.-R. (2435) rückgängige Conjunktur berechtigt nicht zur Abtretung des Pfandes 85.
Konkurrenz zwischen Assekuranz und Bodmerei.
Benecke's Theorie 39.
Vergl. 61. 72. 75. 91. 98. 103.
Konkurrenz mehrerer Bodmereien 13. 32. 43. 48. 49. 52. 59. 61. 67. 73. 86. 90. 97. 101.
Connoissemente bei Bodmerei auf Waaren allein 14. 81. 102.
Consulat der See 70.
Contrakt, ob Schriftlichkeit desselben nothwendig; s. Schriftlichkeit.
Coursmäßige Bodmereiprämie; s. Bodmereiprämie.

Dänisches Seerecht von 1561. 68.
Diebstahl, nach Preuß. L. R. zu Lasten des Gebers (2425) 83.

Einstellung der Reise 46. 52.
Emérigon 20.
Ende der Gefahr; s. Gefahr.
Englisches Bodmereirecht 105.
Unterschied mit continentalem 30.
Ermäßigung der Prämie auf richterl. Ausspruch; s. Bodmereiprämie.

Foenus nauticum, worin von Bodmerei unterschieden 49.
Förmlichkeit bei Bodmereicontrakten 79. 89. 95.
Formular zu Bodmereibriefen, Bremer 117. Franz. 118. Engl. 122. Hannov. 136. Norw. 137. Span. 138.
Fracht, als Zubehör des Schiffs 14.
„ weshalb auf Fracht allein keine Bodmerei 22.
„ Verbodmung der Fracht allein 65. 78.
„ zu verdienende 57. 89. 96.

Digitized by Google

Gage, zu privilegirten Forderungen gehörend 7.
Gage der Schiffsmannschaft, Verbodmung derselben 23. 71. 74. 78. 89. 96. 101.
Geborgenes, wem es gehört; s. Bergung.
Geber, Gefahr die er zu laufen hat; s. Gefahr.
„ ist verpflichtet sich von der Nothwendigkeit der Bodmereianleihe zu überzeugen. Vergl. 22. 26. 51. 60. 72. 79. 147.
Gefahr des Gebers, Anfang und Ende. 6. 82. 90. 97. 102. 106.
Gefahr des Gebers, Umfang derselben. 24. 37. 45. 52. 58. 65.
Gefahr, wenn sie gar nicht anfängt 8. 21.
„ wenn sie beim Abschluß der Bodmereianleihen bereits angefangen hatte 53. 90.
Gegenstand der Bodmerei 41. 44. 56. 78. 89. 96. 101.
Geschichtliches 55.
Gesetzgebung, Verschiedenheit der — 33.
Gewinn, s. imag. Gewinn.
Gläubiger [die der Bodmerei vorgehen 13. 25. 48. 107.
Großbritannien, daselbst gebräuchliche Formulare zu Bodmereibriefen 122.
Gültigkeit des Bodmereicontrakts, wodurch bedingt 28. 31.
Güter, Bodmerei auf — allein 14. 81.

Handelsgesetze, Vorschläge zur Einführung allgemeiner — 53.
Hannover, Formular eines Bodmereibriefs 136.
Hanseat. Seerecht v. 1591. 68.
„ „ 1614. 69.
Havarie grosse-Beitrag, zu privilegirten Forderungen gehörend 7.
Havarie grosse, ob Bodmereigelder dazu beitragen 15. 17. 29. 34. 46. 52. 85. 90.
Havarie partikulaire 46.
Heimliches Verständniß, s. Verständniß.
Höhere Gewalt 46.
Holländisches H.-Gesetzbuch 99.
Hypothek auf Schiffe 5.

Imaginairer Gewinn, Verbodmung desselben 23. 44. 50. 89.
Inhalt des Bodmereibriefs, s. Bodmereibrief.
Innerer Verderb des verbodmeten Gegenstandes.
Der Geber ist davon frei, wenn nicht das Gegentheil bedungen;

Digitized by Google

vergl. 6. 12. Benecke: weil nicht zu den Gefahren der See gehörend 37. Ord. v. Bilbao: wenn nicht das Gegentheil bedungen 74. 84. 91.
Abweichender Ansicht ist Pöhls, siehe auch 41.
Interesse, versicherbares, s. Bodmereibrief.

Kaltenborn 54.
Kent 50.

Langenbeck 17.
Lehrsysteme 10 ff.
Levi, Leone, 53.
Lootsgeld, als privil. Forderung 7.

Mangelnde Zahlung; s. Protest.
Mittermaier 49.

Nehmer, Schaden durch dessen Schuld; davon ist der Geber frei. Vergl. 29. 74. 84. 90.
„ persönliche Verpflichtung, wie solche zu verstehen 17. 22. 43.
„ Betrug (des Nehmers); s. Betrug.
Nolte, Vincent, 60.
Norwegen; Bodmerei-Formular 137.
Noth; s. Bodmerei aus Noth.
Nothhafen, ob dort die Prämie als verdient zu betrachten 18.

Order; s. Bodmereibrief.
Ordonnanz der Marine 71.

Pardessus 41.
Park, James Allan, 28.
Part; s. Schiffspart.
Pflichten; s. Geber; Nehmer; Schiffer.
Phillips, W. 48.
Pöhls, Meno, 43.
Prämie; s. Bodmereiprämie.
Preuß. Assek.-Ordnung v. 1766. 74.
„ Landrecht 76.
„ Seerecht v. 1727. 72.
Priorität; s. Gläubiger.
Privilegirte Forderungen; s. bevorzugte Forderungen.

Digitized by Google

Protest wegen mangelnder Zahlung:
in England nicht nothwendig, vergl. Abbott 32.
Benecke erwähnt von einem Proteste nichts.
Pardessus: bei Bodmerei genügt der Beweis über nicht erhaltene Bezahlung 42.
Pöhl: Wechselrecht ist nicht anwendbar 47.

Rangordnung; s. Gläubiger.
Reassekuranz, angebliche Aehnlichkeit mit Bodmerei 9.
Rechtsfälle 60. 110.
Regreßnahme 47.
Respondentia 28. 50.
Rheder, dessen Verantwortlichkeit für Handlungen des Schiffers 88. 93. 99.
Emérigon 20.
Preuß. L.-R. (1522—24) 76.
Code (216) 88.
Span. 621—93.
Holl. 321—99.
" Befugniß zu Bodmereianleihen 4. 5. 51.
Verwer: nicht allein durch den Rheder, auch durch den Schiffer 11.
Vergl. 28. Abbott über Engl. Rechte: 31.
" ob er Tratten seines Schiffers acceptiren muß 22. 45.
" in welchen Fällen seine Genehmigung beim Abschluß von Bodmereianleihen durch den Schiffer nothwendig ist 57. besonders: 69., wo eine Abhandlung von Dr. Elard Meyer erwähnt wird, welche diese Frage erschöpfend behandelt.

Schiffspart; ob ein einzelnes Part verbodmet werden kann 68. 69. 71.
Schiffsurkunde; Bodmerei soll darauf verzeichnet werden 81.
Schiffer, Pflichten desselben 5. 76. 89.
" dessen Unredlichkeit 22.
Schiffbruch und dadurch entstandener Verlust des Unterpfandes entschlägt den Nehmer 6.
Verwer: das aus dem Schiffbruch Gerettete bekommt der Geber 14.
Emérigon ebenso 24. — Vergl. aber Engl. Recht 105.
Vergl. ferner 75. 91.
Schlußbemerkungen 146.
Schmuggelhandel: Schaden durch — trifft den Geber nicht 83.
Schriftlichkeit des Contracts, von den meisten Schriftstellern und Gesetzen für nothwendig erachtet 8. 21. 67. 79. 89. 95. 100.

Digitized by Google

nach Emérigon ist Valin anderer Ansicht 21.
Mittermaier: nach gemeinem Rechte nicht nothwendig 49.
Schuld, eigene — des Nehmers; s. Nehmer.
Schulden, Bodmerei zur Deckung alter — 11. 27. 52. 110.
Seeraub, eine der Gefahren die der Geber läuft 28. 83.
Seerechte, ältere — 66.
Seereise, was dafür gilt 91.
Seeuntüchtigkeit des Schiffes 37. 52.
Slitage 38. 45.
Spanisches Handelsgesetzbuch 93.
Spanische Bodmereibriefe 138.
Spätere Bodmereischulden als priviligirte geltend 7.
Stauung, Schaden durch schlechte — 83.

Totalverlust des verbodmeten Gegenstandes 90. 97. 102.
Tratte s. Wechselziehung.

Ungültigkeit des Contrakts, wann sie eintritt 27. 31. 51.
Unterpfand 4. 5. 14.

Verbot auf Bodmerei zu geben, welche Personen dies nach Preuß. L. R. angehet 76.
Verderb; s. innerer Verderb.
Verkäuflichkeit des Bodmereibriefs; s. Bodmereibrief.
Verjährung 15. 24. 39.
Preuß. L. R. (2443. 44) 85.
Code (432) 92. Span. (997) 98. Holl. (743 ff.) 104,
Versicherbares Interesse eines Bodmereibriefes; s. Bodmereibrief.
Verständniß, heimliches — zwischen Geber und Schiffer 26. 37.
Verwer, Adrian 10.
Verzugszinsen, ob solche nur vom Capital oder auch von der Prämie berechnet werden müssen 7. 38. 45. 49. 50. 53.
Span. (839) nur vom Capital 98.
in England und Amerika vom Capital und Prämie 105. 106.
Vorschläge zu allgemein geltenden Vorschriften 146.

Wechselziehung des Schiffers auf seinen Rheder 22. 45. 69.
Wechselziehung durch Bodmerei sicher gestellt 31. 52.
Weskett, Johann 19.
Wuchergesetze, ob dieselben auf Bodmerei anwendbar 20. 26. 50.

Digitized by Google

Sachregister zur Haverie grosse.

Abandon, Zulässigkeit desselben nach altem Preuß. Rechte, wenn Ranzion ꝛc. den Werth überstieg 227.
Abbott 193.
" seine Ansicht über freiwillige Strandung 194.
Abbringungskosten eines gestrandeten Schiffes,
bei freiwilliger Strandung zur Havarie grosse gezählt nach Emérigon 172.
Ferner: von Pöhls 182.
desgleichen von Abbott 194.
desgleichen das Franz. Handelsgesetzbuch 236.
ebenso das Spanische Handelsgesetzbuch 241.
und das Holländische Handelsgesetzbuch 246.
ohne Rücksicht auf Absicht oder Zufall 204.
ebenfalls die Ordonnanz der Marine: lossen um ein Schiff flott zu machen 224.
das Preuß. Recht zählt Beschädigung durch Abbringen eines zufällig gestrandeten Schiffes zur Havarie grosse 231.
des Verfassers Ansicht 268.
Abnutzung, Abzug für, — an aufgeopfertem Schiffsgeräth,
beträgt nach Kent in den Vereinigten Staaten ein Drittel 200.
in England wird dasselbe gerechnet wie bei Partikular-Havarien, nach Baily 206.
nach Preuß. Recht wird ein Drittel gekürzt (§. 1855) 233.
nach Spanischem Recht soll die Abnutzung berücksichtigt werden (§. 948) 243.
Anhaltung von höherer Hand 245. 247.
Anlaufen s. Einlaufen.
Anker, Kappen und Slippen der —
in welchen Fällen es zur Havarie grosse gezählt wird;
um die Convoye nicht zu versäumen, nach Weytsen 167.
desgleichen nach Langenbeck 171.

Digitized by Google

desgleichen nach Kaltenborn 210.
um nicht auf Strand zu gerathen, nach Baily 203.
in Nothfällen, nach altem dänischen Recht 223.
wenn Anker aus Furcht vor Feinden geslippt werden, Consulat 224.
im Sturm oder bei feindlicher Verfolgung, Ordon. der Marine 224.
desgleichen Spanisches Handelsgesetzbuch (§. 936) 241.
zum allgemeinen Besten aufgeopfert, Code de Commerce (§. 400. 4°) 236.
durch Seeunfall verlorene als Partikular-Havarie, Code (403 3°) 236.
zur gemeinschaftlichen Erhaltung ꝛc. aufgeopferte, als Havarie grosse Holl. H.-G. (§. 699. 4°) 245.

Ansegelung, Schaden durch
daß solcher irrthümlich zur Havarie grosse gerechnet
dieser Ansicht ist auch Pöhls 184.
was ältere Seerechte darüber sagen 218.
ausdrücklich zur Partikulair-Havarie verwiesen im Span. Handelsgesetzbuch 241.
in Hamburg als Havarie grosse behandelt 251.

Arragonien, Verordnung des Königs Peter von — 221.

Assecuranzprämie, wann sie zur Havarie grosse gehört 246.

Aufmachung der Havarie grosse,
dabei sind die Gesetze des Loßplatzes maßgebend 197.
fremde Aufmachung und ihre Verbindlichkeit 200. 207. 217.
sie muß auf Betreiben des Schiffers im Loßplatze geschehen, Code 414. S. 238.
ähnlich spricht das Span. Handelsgesetzbuch 243.
am ausführlichsten das Holl. H. G. §. 722 ff. 248.

Aufopferung, freiwillige thätige — als Haupterforderniß
der Havarie große (Mittermaier) 196.
(Kattenborn) 209. (Benecke Nolte) Benecke 176.
Preuß. Recht (1785).
Franz. Code (400).
Span. H. G. (936).
Holl. H. G. (699. 23).

Ausartung der Gesetzgebung 162.

Baily, Laurence R. — 200. über fremde Aufmachung 207.

Baldasseroni 175.

Befrachtungscontrakt, Pflichten des Schiffers aus demselben, maßgebend bei Entscheidung zweifelhafter Havariefälle S. 155. 157.

Digitized by Google

Befreiung vom Beitrage genießen Proviant ꝛc. Führung ꝛc. 169. 196.
theoretische Beleuchtung 168. (23 bei Weytsen).
nach älteren Seerechten war Geld frei vom Beitrag 220.
wie es nach Preuß. Recht gehalten wird 234.
nach Französischem 238.
nach Spanischem 244.
und nach Holländischem 250.

Begriff der Havarie grosse 154.
wie ihn Weytsen feststellt 167.
Langenbeck 171. Abbott 193.
Mittermaier 196, neuere Gesetze 228. 241.

Beitragspflicht, Grenzen derselben 163.
nach Quintyn Weytsen 168, neuere Gesetze 241.
Mißlichkeit der speciellen Gesetze 239.

Beitragender Werth zur Havarie grosse, wie zu ermitteln 164.
nach Weytsen 168. nach Pöhls 186. Phillips 193.
Abbott 195. Mittermaier 196. Kent 199.
Baily 206. Benecke-Nolte 216.
alte Seerechte 218. Preuß. Recht. 234. Franz. 238.
Span. H. G. 243. Holl. H. G. 249. Hamburg 251.
Bremen 251. was Gesetze sagen sollten 272 ff.

Belohnungen, versprochene — an Seeleute für ungewöhnliche Dienstleistungen, im Gefecht, beim Bergen;
zu Langenbecks Zeit zur Havarie grosse gerechnet 171.
Pöhls zählt diese Nummer zu denen, die mit Unrecht zur Havarie grosse gezogen werden 184.
dem stimmt Phillips bei 190.
das Preuß. Recht läßet solche als Havarie grosse gelten 231.

Benecke-Nolte 215.
Einige Irrthümer nachgewiesen 216.
über fremde Aufmachungen 217.

Benecke, Wilhelm 176.
seine Theorie über Anlaufen v. Nothhäfen u. Unkosten daselbst.

Bergungsfälle, manche Unkosten dabei, wie Havarie grosse zu dispachiren 163.
nach stattgefundenem Seewurf 163.
Weytsen's Ansicht 169. Emérigon 173. Mittermaier 198.
ältere Seerechte 218. Preuß. Recht (1899) 235. Franz. (424) 239.
Span. H. G. (951) 243. Holl. H. G. (739 ff.) 250.

Digitized by Google

Beschleunigung der Reise, Unkosten dazu verausgabt, gehören nicht zur Havarie grosse 157.
Beweis der Havarie grosse, durch Verklarung zu führen 164.
Pöhls Ansicht 185. Mittermaier 198
Das alte dänische Recht verlangt Eidesleistung vom Schiffer und drei seiner besten Leute 222.
was die Ordonnanz der Marine verlangt 224.
das alte Preuß. Recht 226.
der Schiffer soll sein Tagebuch dem Seegerichte vorlegen und mit den Vornehmsten des Schiffsvolks den Inhalt desselben und die Wahrheit seiner Aussage eidlich bestärken. Preuß. Recht (§. 1846) 232.
Franz. H. G. (412. 413) 238. Span. (940.) 242. weniger ausführlich.
Beweisführung gegen die Verklarung 164.
Praktische Winke von Pöhls 185.
Zulässigkeit derselben ausgesprochen von Mittermaier 198.
Bodmerei;
über den Beitrag derselben zur Havarie grosse 197.
Geld auf Bodmerei gegeben trägt in England nicht bei; Baily 205.
Bodmereischuld ist frei vom Beitrag nach altem Preuß. Recht 227.
Bodmerei-Prämie, wann zur Havarie grosse gehörend 246.
Boot, Kappen desselben,
wann zur Havarie grosse gehörend und wann nicht 167.
Die gekappte Heckjölle wird in England nicht ersetzt 201.
Kaltenborn 210. Preuß. Landrecht (1853) 233.
Bremen, alte Statuten von — 220,
was jetzt zur Havarie grosse gerechnet wird 251.

Capitain; s. Schiffer.
Cautionsleistung; s. Sicherstellung.
Charteparthie, als Beweismittel bei Havarie grosse 233.
Code de Commerce; s. Franz. Handelsgesetz.
Connoissement
die Ordonnanz der Marine verlangt die Vorzeigung desselben bei Anspruch wegen Seewurf 225. Code desgl. 238.
Folgen von unrichtiger Angabe 234.
wenn kein Connoissement vorhanden ist. Holl. H. G. 250. Preuß. 234.
als Grundlage der Werthbestimmung geretteter Waaren. Span. 243.
ebenfalls bei geworfenen Waaren. Span. 243.

Digitized by Google

Consulat der See 222.
Contribution; s. Beitragspflicht.
Convoye, Warten auf — nach Preuß. L. R. Havarie grosse 233.
Convoyekosten gehörten zu Langenbecks Zeit zur Hav. grosse 171.
wenn Convoye während der Reise genommen wurde, rechnet Emérigon die Kosten zur Havarie grosse 174.
nach Pöhls werden die Kosten mit Unrecht zur Havarie grosse gerechnet 184.
Dänisches Seerecht (altes) 222.
seltsame Bestimmung desselben wegen Seeraub; ebendaselbst.
Decklast,
geworfene wird in Havarie grosse nicht ersetzt 170. 189. 232. 239. 243.
Baily will unter gewissen Umständen die Vergütung geworfener Decklast zulassen 202. Weytsen 270. Abbott 193.
Decklast soll zuerst geworfen werden 229.
wurden Güter gegen den Willen des Eigenthümers aufs Deck gelegt, so kann dieser sich im Fall von Schaden an den Schiffer halten 170. 233. 250.
Diebstahl von Gütern die im Nothhafen gelosset waren soll nach Kaltenborn in Havarie grosse kommen 211. Benecke 179.
Geraubtes oder Gestohlenes gehört nach dem alten Preuß. Seerecht nicht zur Havarie grosse 226.
Dispachen über Havarie grosse im Anhange.
Dispachekosten werden in Havarie grosse vergütet 246.
Einfrieren 157.
Einkaufswerth der Ladung 165. 249.
Einlaufen wegen Kriegsgefahr; s. Kriegsgefahr.
Einlaufen von Nothhäfen; s. Nothhäfen.
Emérigon 172.
Englische Usanzen 200 ff.
Extrakosten über einen Thaler per Last betragend werden nach Preuß. L. R in Havarie grosse vergütet 232.
Extralootsgeld 227.
Extra-Quarantainekosten 184. 246.

Factura als Beweismittel bei Havarie grosse 233. 238.
Factuawerth 165. 249.
Feuersbrunst im Hafen, dabei gemachte Aufopferungen zur Rettung von Schiffen als Havarie grosse nach Span. H. G. 244.

Digitized by Google

Fracht, beitragender Werth derselben 165.
in früheren Zeiten hatte der Schiffer die Wahl, ob er für das Schiff oder für die Fracht beitragen wollte 169.
Pöhls Untersuchung 187.
in Amerika für ⅔, ausnahmsweise Newyork (und San Francisco), für die Hälfte 193.
in England nach Abzug von Gage und andern Unkosten der Reise 195.
Kent. 200 — Baily, Theoretisches 206. Kaltenborn 213.
nach älteren Seerechten 218 ff.
„ Preuß. L. R., nach Abzug der rückständigen Heuer ꝛc. 234.
„ Franz. H. G. für die Hälfte 238.
„ Span. H. G. nach Abzug der Gage 243.
„ Holl. H. G. dergl. von Gage und Unterhalt der Mannschaft 249.
in Hamburg nach Abzug von Gage und der Unkosten des Lossens ꝛc. 251.
in Bremen für ⅔ des Betrags laut Manifest 251.
aus den Schlußbemerkungen 272 ff.
Französisches Handelsgesetzbuch 236.
Frei von Havarie, Bedeutung dieser Clausel 235. 237.
Furcht vor Gefahr, an sich kein Grund zur Havarie grosse 157.
wohlbegründete Furcht, was Kaltenborn davon sagt 210.

Gefahr, unmittelbar drohende, ein Erforderniß zur Havarie grosse 157.
oder wie Langenbeck es nennt, äußerste Noth 171.
gemeinsam drohende Gefahr, Mittermaier 196.
gemeinschaftlich drohende Gefahr, Kaltenborn 208.
wirkliche und imminente Gefahr, Benecke — Nolte 215.
bei gemeinschaftlicher Gefahr ꝛc. Preuß. L. R. (1785) 229.
Geißeln, Gage und Verpflegungskosten werden zur Havarie grosse gezählt —
nach Preuß. L. R. (§. 1831) 231.
„ Span. H. G. 936. 10. 242. Vergl. Holl. H. G. 699 8. 245.
aus den Schlußbemerkungen 269.
Geld. Zu Weytsens Zeit trug es für die Hälfte zur Havarie grosse bei 168.
jetzt trägt es für den vollen Werth bei, vergl. Abbott 195.
Kent: „alles Gerettete trägt bei“ 199.

Digitized by Google

Kisten mit Geld darin mußten deklarirt werden, sonst wurde im Fall von Seewurf nur ein Bestimmtes dafür vergütet. Wisby 218.
vergl. die Vorschrift des alten Hamb. Rechts 219.
die neuere Gesetzgebung: theils führt sie Geld nicht mit auf unter den vom Beitrage freien Gegenständen; theils spricht sie ausdrücklich die Beitragspflicht aus, Holl. H. G. §. 727. 249.

Gelingen der Rettung, ein Haupterforderniß zur Havarie grosse 163. Weytsen 168. Langenbeck 171. Emérigon 173. Benecke 177. Pöhls, „wirkliche Rettung" 181. Rhodisches Seerecht 218.
vergl. ferner: 229. 239. 242. 250.

Gelübde, von Einzelnen zur Zeit der Noth gemachte als Havarie grosse zu tragen, verordnet das alte Rigische Seerecht 222.

Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung 162.
Die ideelle Gemeinschaft von Einfluß auf die Beitragspflicht 174.
Folgen der — stillschweigenden Gemeinschaft nach Weytsen 170.
Vergl. ferner Mittermaier 196.
nach altem Preuß. Seerechte 226.
nach Preuß. L. R. (§. 1766 ff.) 228.
Vergl. Holl. H. G. 704 ff. 247.

Grundbedingungen zur Havarie grosse 154.
nach Langenbeck 171. Baldasseroni 175.
„ Pöhls 181. Philipps 189. Baily 201.
„ Kaltenborn 209. Benecke-Nolte 215. Preuß. R. 229.
„ Benecke 176.

Gesetzgebung, Ursachen ihrer Ausartung 155.

Hafenunkosten beim Einlaufen eines Nothhafens gehören zur Havarie grosse, Holl. H. G. (699. 10°) 245.

Hamburger altes Seerecht 219.

Hamburg, jetzige Usanzen und Gesetz 251.

Hanseatisches Seerecht 221.

Heilungs- und **Verpflegungskosten** der bei Vertheidigung des Schiffes Verwundeten, gehört grundsätzlich nicht zur Havarie grosse 161. 194.
wird aber von Schriftstellern und Gesetzen dazu gerechnet 168. 171. 184. 190. 212. 232. 236. 242. 245.

Innerer Verderb; s. Verderb.

Journal, gesetzliche Vorschriften über Verzeichnung von Schäden im Journal, Preuß. (1840 ff.) 232.

Digitized by Google

Beschlüsse des Schiffsraths um Geworfenes einzutragen, Code (412) 238.
Beschluß des Schiffsraths einzutragen, Span. H. G. (940) 242.
NB. Das Holl. H. G. enthält Aehnliches im III. Titel, der vom Schiffer handelt.

Kaltenborn 208.
Kapitän; s. Schiffer.
Kappen und Werfen soll man nach Weytsen's Ansicht dem Gutdünken des Schiffers überlassen 167.
Kappen von Ankern; s. Anker.
Kappen bereits gebrochener Masten 157.
gehört nach Weytsens Ansicht zur Havarie grosse 170.
ebenfalls nach Langenbeck 171. Philipps. 191.
nach Pöhls nur die Taue woran die Trümmer hängen 182.
Baily verwirft das Wegkappen bereits gebrochener Rundhölzer 201.
Kappen von Löchern ins Schiff,
unter gewissen Umständen zur Havarie grosse gehörig;
nach Weytsen, wenn es geschieht um das Wasser zu den Pumpen zu leiten 167. dem scheint Kaltenborn zu folgen 209. vergl. jedoch auch Span. H. G. 936. 8. S. 241 und Holl. H. G. 699. 6. S. 245.
um werfen zu können, Abbott 194. desgl. Baily 202.
desgl. Ord. d. Marine 224.
Kappen von Masten,
wenn es zur Havarie grosse gehört, Abbott 194. Baily 203.
Code (400. 3) 237. Span. H. G. (936. 3) 241. Holl. (699. 3) 245.
unmittelbare Folgen des Kappens, Kent 199. Baily 201.
ältere Seerechte.
Kent, James 198. über fremde Aufmachungen 199.
Klagerecht wegen Havarie grosse, Beschränkung desselben;
die Havarie grosse muß 1 % betragen, Code (408) 238.
desgl. Span. (965) 244. Holl. (719) 248.
vergl. Schlußbemerkungen 274.
Verjährung desselben; s. Verjährung.
Kostbarkeiten, Behältnisse mit — sollen beim Seewurf möglichst geschont werden, Preuß. L. R. (1803) 230.
Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft 161.
in welchen Fällen zur Havarie grosse gehörend, nach Pöhls 183.
desgl. Philipps 192. Kaltenborn 212.

Digitized by Google

Preuß. L. R. (1825. 27) 231. Holl. H. G. (699) 245. 246.
bei monatweiser Befrachtung: Code (400. 6) 236. Span. (936) 242.
in England wird es nicht vergütet, Abbott 195. Baily 205.
Krankheit der Mannschaft und Einlaufen dieserhalb 156.
Grund zur Havarie grosse, Baily 204.
Kriegsgefahr, Einlaufen wegen — als Havarie grosse 251.

Ladung, beitragender Werth 165. ältere Seerechte 218.
Pöhls Theorie 186. Philipps 193. Mittermaier 196.
in England trägt der Marktwerth bei, Abbott 195. Baily 206. Kent 200. Kaltenborn 213.
ältere Seerechte 218.
Preuß. L. R. (1884) 233. Code (402) 236 Span. (955) 243. Holl. (728) 249. Hamburg und Bremen 251.
Schlußbemerkungen 272 ff.
Lagermiethe für die im Nothhafen gelößten Waaren wird in England der Ladung belastet 204.
gehört zur Havarie grosse, wie das Holl. H. G. ausdrücklich bestimmt (699. 11) 246.
Langenbeck 171.
Leichterlohn, wenn das Schiff bei Sturm oder feindlicher Verfolgung einen Hafen anlaufen muß, gehört zur Havarie grosse. Ordonnanz der Marine 224. Code (400. 7) 236.
Span. H. G. (936. 5) 242. Holl. H. G. (699. 14) 246.
dagegen nicht, wenn beim Abgange oder bei Ankunft gelosset werden mußte, um stets vorhandene Untiefen passiren zu können. Holl. H. G. (702) 247.
Vergl. auch: Lossen der Ladung.
vor dem Einlaufen; nach Wisby'schem Seerecht ⅔ vom Schiff, ⅓ von der Ladung 218.
Vergl. Dänisches Seerecht 222.
Lootsgeld, als Havarie grosse beim Einlaufen von Nothhäfen. Holl. H. G. 245.
Lösegeld zur Befreiung von Schiff und Gut gehört zur Havarie grosse. Weytsen 167. Emérigon 172.
altes Preuß. R. 226. Preuß. L. R. (1829) 231.
zum Loskauf von Schiff und Ladung: Code (400. 1) 236.
an Feinde oder Piraten: Span. (936. 1) 242.
desgl., und soll im Zweifel gelten als zum Besten von Schiff und Ladung verausgabt: Holl. (699. 1) 245.

Digitized by Google

Loffen der Ladung, in welchen Fällen Havarie grosse, und welchen nicht: Baily 204.
zur Havarie grosse gezählt nach Preuß. L. R. (1825) 231. Holl. (699. 14) 245. Emérigon 172.
wegen Untiefen 154.
Loffen in Leichter und Verlust der geloßten Güter.
in welchen Fällen solcher Verlust zur Havarie grosse gezählt wird. Weytsen 168. Baily 204.
ältere Seerechte: Rhod. 218. Dänischer 222. Ord. d. Mar. 224. Preuß. 226.
neue: Preuß. L. R. (1812) 230. Code (427) 239. Span. (936. 5) 241. Holl. (699. 14) 246.
Loßplatz; als Regel gilt, daß daselbst die Aufmachung der Havarie grosse geschehen muß.
altes Preuß. R. 226. Preuß. L. R. (1845) 232. Code (414) 238. Span. (945 mit 966) 243. Holl. (722 ff.) 248.
Lübeck, alte Statuten 220.

Mangel an Proviant; s. Proviant.
Marktpreis der Ladung ist maßgebend bei Berechnung des zur Havarie grosse beitragenden Capitals 165.
Philipps 193. Abbott 195. Mittermaier 196. Kent 200. Baily 206.
ältere Seerechte: Wisby 218. Lübeck 220. revid. Hans. 221. Consulat 223. Ord. d. Mar. 224. Preuß. 226.
neue: Preuß. L. R. (1881 mit 1858 ff.) 234. Code (417) 238. Span. (955) 243. Holl. (728) 249.
bei Vergütung geworfener Waaren 166.
Weytsen 168. Abbott 195. Mittermaier 196. Kent 200.
ältere Seerechte wie oben.
neue: Preuß. L. R. (1858) 234. Code (415) 238. Span. (bedingungsweise 948) 243. Holl. (729) 249.
Masten; s. Kappen.
Masten, gebrochen oder gekappt, Code (400. 3°) 237.
als Havarie grosse.
Mittermaier 196.
Munition, im Gefecht verbrauchte, kein Havarie grosse Schaden 161.
Vergl. Langenbeck 171. Abbott 194.
wird aber dazu gerechnet von Kaltenborn 212.
Preuß. L. R. (1835) 231.

Digitized by Google

ist frei vom Beitrage Ord. der Mar. 224. Preuß. 226.
Preuß. L. R. (1869) 234. Code (419) 238. Span. (958) 244.
Holl. (731) 250.
s. aber Schlußbemerkungen 273.

Neutrales Eigenthum trägt beim Einlaufen wegen Kriegsgefahr gleich der übrigen Ladung zur Havarie grosse bei 252.

Nothhafen, Einlaufen im — in welchen Fällen daraus ein Havarie grosse-Anspruch hervorgehet:
wenn es wegen Seeschaden geschieht, Emérigon 172.
wenn der Schaden die Sicherheit des Ganzen gefährdet, Philipps 188.
Baily zählt Krankheit des Schiffsvolks, Mangel an Proviant, Schaden an der Ladung ꝛc. mit auf 204.
Benecke 176.
Vergl. auch Abbott 193. Preuß. Seerecht 226.
wegen Reparatur des Schiffs oder anderer Gefahr. Preuß. L. R. (1825) 231.
Vergl. Holl. (699. 9. 14) 245.
Das Einlaufen wird als Havarie partikulaire behandelt, wenn ein Partikular-Schaden oder Mangel an Proviant die Ursache war.
Code (403. 3) 237.
Span. (930 ff.) 241.

Nothmasten, Anfertigung derselben als Havarie grosse-Schaden. Baily 204.

Nothreparatur eines Partikular-Schadens,
Emérigon lässet solche als Havarie grosse gelten 172.
Pöhls ist dagegen 184.
Philipps desgleichen 189.
Baily sucht zu vermitteln 205.
Kaltenborn ist zweifelhaft 212.

Oleron, Seerecht von — 218.

Ordonnanz der Marine 224.

Park 175.

Partikular-Havarie an der Ladung bei Berechnung des beitragenden Capitals zu berücksichtigen 228. 235.

Partikular-Schaden als Havarie grosse behandelt 228.
" " was dafür gilt, nach Holl. H. G. 247.

Philipps 188.
" über freiwillige Strandung 189.

Digitized by Google

Pflichterfüllung, bloße — kein Grund zur Havarie grosse 154.
Pöhls 181.
Prangen, Schaden durch — gehört nicht zur Havarie grosse 160. 251.
Abbott 193. Kent 198. Baily 200.
wird aber dazu gerechnet:
von Pöhls 183. Mittermaier 196. Kaltenborn 211.
Preuß. L. R. (1824) 231. Hamburger Usanz 251.
Preuß. Seerecht 226.
Preuß. L. R. 228.
Proviant, Mangel an 204. 241.

Quarantaine; s. Extra-Quarantaine.

Ranzionirung; s. Lösegeld.
Retentionsrecht des Schiffers auf Waaren für Havarie grosse-Beiträge.
ein Ausspruch Valins, von Emérigon angeführt 172.
Baily 206. Verordn. des Königs Peter von Arragonien 221.
Ord. der Marine 224. Preuß. S. R. 226. Span. (964) 244.
nach Preuß. L. R. kann der Schiffer die Waaren mit Arrest belegen (1895) 235.
Reklamekosten 245.
Rettung, gelungene; s. Gelingen der Rettung.
Rhodisches Seerecht 218.
Rigisches Seerecht 222.

Schaden, Ausmittelung von — 233.
Schaden am Schiffe bei Vertheidigung gegen feindliche Angriffe.
gehört nach Emérigons Ansicht zur Partikular-Havarie 174.
desgl. Philipps 188. Langenbeck 171.
Pöhls für Havarie grosse 183. Kaltenborn 212. Preuß. L. R. (1835) 231.
Schaden an Gütern durch Lossen in Leichter, als Havarie grosse.
Weytsen 167. Baily 204. Dän. Seerecht 222.
Vergl. Abbott 193. Rhod. Seer. 218. Ord. d. Mar. 224. Preuß. 226.
Preuß. L. R. (1812) 230. Code (427) 239. Span. (952) 243. Holl. (699. 17) 246.
NB. der Code und das Span. H. G. sprechen nur von Verlust solcher Güter.

Digitized by Google

Schaden an Gütern in Folge feindlicher Nehmung; Part.-Havarie, Emérigon 172.
„ durch Leck entstanden, Dänisches Seer. 222.
„ durch Seewurf, s. Seewurf.
Schiff; beitragender Werth desselben; 164.
nach Weytsen sollte das ganze Schiff beitragen 169.
„ Pöhls für den Werth im Augenblick des Opfers 186.
„ Philipps in d. Ver. Staaten für den Werth zur Zeit der Aufmachung 193.
„ Abbott für den Werth am Ende der Reise 195.
„ Mittermaier, wie es aus See kommt ꝛc. 196.
„ Kent, für den Werth am Bestimmungsplatze 200.
„ Baily mit Inbegriff von vergütetem Schiffsgeräth ꝛc. 205.
Vergl. ältere Seerechte 218.
Preuß. L. R. (1868) für den Werth bei Ankunft 234.
Code (417) Hälfte von Schiff (u. Fracht) zum Werth am Loßplatz 238.
Span. (955) Schiff u. Zubehör für den wirklichen Werth 243.
Holl. (727) zum Werth bei Ankunft mit Zufügung der Vergütung in Havarie grosse 249.
desgl. Hamburg 251.
für den Werth nach erlittenem Unfall. Bremen 251.
Schlußbemerkungen 272 ff.
Schiffer, Pflichten desselben 154.
Schiffsrath zu halten: Ord. d. Mar. 224. Pr. 226. Code (410) 237. Span. (938) 242. Holl. (699. 23) 246.
Havarie anzuzeigen: Ord. d. Mar. 224. Pr. 226. Pr. L. R. 232.
Aufmachung zu betreiben: Ord. 224. Span. (945. 962). 243. 244. Holl. (724) 248.
Journalführung: Pr. 226. Pr. L. R. 232. Code (412) 237. Span. (940) 243.
Güter zurückzuhalten bis Bürgschaft geleistet: Pr. 226.
Vergl. Preuß. L. R. (1895) 235. Span. (964) 244.
Schiffsgeräth, wie es in Havarie grosse zu ersetzen ist; s. Abnutzung.
Schiffsrath vor dem Werfen oder Kappen 269.
die Gesetze darüber sind oben bei Schiffer angeführt.
Ansichten von Schriftstellern finden sich 167. 194. 198.
Seeraub gehört nicht zur Havarie grosse 168.
Seetüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise und Folgen der Seeuntüchtigkeit 154.

Digitized by Google

Seewurf; unter welchen Voraussetzungen über Bord Geworfenes als Seewurf gilt

Abbott 194. er muß zur Erleichterung des Schiffes vorgenommen, und das Schiff darf ursprünglich nicht zu schwer beladen gewesen sein.

Mittermaier 197. in dringender Noth um dem Schiffbruch zu entgehen.

Kent 198. bei Gefahr des Unterganges oder bei feindlicher Verfolgung.

Baily 202 und Kaltenborn 209 desgl.; letzterer führt ein Beispiel an, wonach bei ausgebrochener Feuersbrunst über Bord geworfene Pulverfässer als Seewurf gelten sollen.

Rhod. Seerecht 218 zur Erleichterung des Schiffs.

Wisby Seerecht 218 im Sturme.

Lübecker Statut 220 in Wassersnoth.

Consulat 223 wegen Sturm oder bei feindlicher Verfolgung.

Ord. der Marine, desgl. 224. Preuß. Seerecht 226, oder bei sonstiger drohender Gefahr.

Preuß. L. R. (1795) 219. der Seewurf kann nur alsdann geschehen, wenn Sturm, Seenoth oder feindliche Verfolgung es nothwendig machen das Schiff zu erleichtern.

Code (410) bei Sturm oder feindlicher Verfolgung 237.

Span. (936. 2) zur Erleichterung des Schiffs ins Meer geworfene Gegenstände (gelten als Havarie grosse) 241.

(941) das schwerste soll zuerst geworfen werden 242.

Holl. (699. 2) zur gemeinschaftlichen Erhaltung Geworfenes gehört zur Havarie grosse 245.

Seewurf von erhitzten Waaren 157.

gehört zur Havarie partikulaire. Emérigon 174. Baily 201.

ein interessanter Rechtsfall und Besprechung desselben 252 ff.

Seewurf und späterer Untergang des Schiffs 163.

bei dann erfolgter Bergung von Gütern müssen diese beitragen, Weytsen 169.

Vergl. Emérigon 173. Park wie Weytsen 175.

Mittermaier für den Beitrag 196. was allerdings positiven Gesetzen gemäß ist. Vergl. Ord. d. Mar. 224. Code (424) 239. Span. (944) 242. Holl. (735) 250.

Seewurf, dadurch entstandene Beschädigung an Gütern wird zur Havarie grosse gezählt.

Weytsen 168. dagegen ist Pöhls 182. Abbott dafür 194.

Digitized by Google

Vergl. Mittermaier 196. Kent 199.
Baily, wenn Güter bei Seewurf aufs Deck gelegt werden mußten 202.
Ord. d. Marine, Schaden an den im Schiffe gebliebenen Waaren während des Seewurfs 224.
Preuß. L. R. (1809) durch die beim Wurf getroffenen Anstalten 230.
Zufällige Schäden am Schiff und an den Gütern ausdrücklich ausgeschlossen (1810. 11).
Code (400. 5) Schaden an Waaren durch Seewurf 237.
Span. (936. 2) Schaden der durch Werfen den im Schiffe gebliebenen Waaren zugefügt wird 241.
Holl. (699. 5) durch Seewurf verursacht 245.

Seewurf der **nicht** zur **Havarie grosse** gehört 157.
Vergl. Abbott 194. Baily 202. Statut von Bremen, wegen Ueberladung von Schiffen 220. Consulat 223. S. auch: Decklast.

Sicherstellung schuldiger Havarie grosse Beiträge nach Preuß. L. Recht 235.

Spanisches Handelsgesetzbuch 244.

Speditionsgut darf nach Preuß. L. R. (1891) der Empfänger erst dann weiter senden, wenn die Werthaufgabe (zur Havarie grosse) erfolgt ist 235.

Stauung, Anspruch wegen schlechter — Code (405) 237.

Stilliegen wegen Convoye.
die dadurch entstandenen Unkosten gehören nach Preuß. L. R. (1827) zur Havarie grosse 231.

Targa, ein Ausspruch desselben über die Bedeutung des Schiffsraths 199.

Taxation der Schäden am Schiffe vom Preuß. L. R. (1856) vorgeschrieben 232.

Untiefen, Lossen wegen — 156.
Weytsen 167. Wisby 218.
Holl. (702) Lichterlohn beim Abgange oder bei Ankunft fällt dem Schiffe zur Last 247.

Verbesserungsvorschläge 265.

Verderb, innerer 157.
Weytsen; was im Schiff naß wird oder verdirbt gehört nicht zur Havarie grosse 167.
Baily; desgl. innerer Verderb des Schiffes oder der Ladung.

Digitized by Google

Code (403. 1) solcher Schaden gilt als Havarie part. (im Gegensatz zur Havarie grosse) 236. 37.
Aehnlich Span. 241.
Vergl. Holl. 700 über innere Fehler des Schiffs, als Ursache von Unkosten, die dann aber nie als gemeinschaftlich gelten sollen 247.

Vergütung in Havarie grosse für aufgeopfertes Schiffsgeräth wird dem Werth des Schiffes zugefügt und muß also zur Havarie grosse beitragen.
Holl. (727) 249.

Verheimlichung von Kostbarkeiten (bei Seewurf) und daraus entstandener Schaden muß der Eigenthümer tragen.
Preuß. L. R. (1804) 230.

Verjährung des Klagerechts für Havarie grosse Beiträge,
nach Span. H. Gesetz (995) in 6 Monaten 244.
nach Holl. H. G. (744) zwei Jahre nach Beendigung einer Reise 251.

Verklarung, als Beweis der Havarie grosse 164.
Vergl. Pöhls: der auch vom Beweise gegen die Verklarung handelt 185.
Mittermaier, daß Verklarung nicht unbedingt nothwendig sei 198.
Ord. der Marine 224. Preuß. L. R. (1846) 232.
Ord. der Marine 224. Preuß. L. R. (1846) 232.
Vom Gegenbeweise 164. 185. 198.

Versicherer, deren Verhältniß zur Havarie grosse.
frei von Havarie, Bedeutung dieser Clausel, Preuß. L. R. (2103) 235.
Verpflichtung zur Vergütung des Beitrags zur Havarie grosse (2230) 236.
nach Holl. G. muß die Havarie grosse über 1 % betragen, um vom Versicherer vergütet zu werden (in Bremen auch) 249.
der Havarie grosse-Beitrag wird im Verhältniß zu der versicherten Summe ersetzt, Holl. (720) 249.
vergl. Benecke 180.

Vertheidigung, s. Schaden am Schiff.

Vorzugsrecht für Havarie grosse-Beiträge nach Preuß. L. R. 235.

Werfen, s. Seewurf.
Werth, s. beitragender Werth.
Werthaufgabe die der Empfänger von Waaren in Havarie grosse-Fällen zu machen hat;

Digitized by Google

nach Preuß. L. R. binnen 8 Tagen nach dem Loffen ꝛc. (1890) 235.

Folgen absichtlich ꝛc. zu niedrig gestellter Werthaufgaben (den vierfachen Beitrag vom wirklichen Werth). Preuß. L. R. (1893) 235.

Weytsen, Quintin 167.

Wiederverladungskosten

wie Baily über die Engl. Usanz denkt 204.

nach Preuß. L. R. (1826) zur Havarie grosse gehörend 231.

Wisby, Seerecht von — 218.

Digitized by Google

Anhang.

Bremen, den 14. März 1844.

Dispache der Havarie grosse des Schiffes „Anna Maria", Capt. Joh. Haase, auf der Reise von Windau anher.

A. Laut Seeprotest des Capt. Haase vom 28. Nov. v. J. vor dem Notar J. Willoch in Christiansand und Verklarung desselben und seiner Schiffsmannschaft auf dem Rathhause daselbst am 14. Dec. waren selbige mit obigem im guten Zustande befindlichen Schiffe und einer auf hier bestimmten Ladung am 14. Nov. von Windau in See gegangen, und hatten nach einer zum Theil stürmischen Reise am 20. bei Helsingör geankert, von wo sie noch selbigen Tages wieder unter Segel gegangen waren. Sie hatten dann mit sehr stürmischem Wetter ihre Reise bestmöglichst befördert, auch am 25. Holmen gepeilt, jedoch am 26. Abends das Unglück gehabt, von einem begegnenden Schiffe angesegelt zu werden, wodurch ihr Schiff plötzlich sehr beschädigt wurde, das Bugspriet abbrach, der Steven zur Seite wich und das Großestag zerriß. Die Takelage verwickelte sich, und dadurch blieb ihr Schiff beinahe eine halbe Stunde mit dem andern Schiffe Seite an Seite liegen, und wurde durch das Stoßen sehr beschädigt, so daß sie genöthigt wurden, sowohl das Stag, als vieles andere Tauwerk zu kappen, und war es auch gelungen, auf diese Weise frei zu kommen. Das Schiff war aber leck und sie mußten angestrengt pumpen, um es lens zu bekommen. Nachdem man demnächst vor dem Winde gehalten, hatte man versucht, die Masten so gut wie möglich zu befestigen, die in Ermangelung des Stags über Bord zu fallen drohten, auch bemerkte man, daß die Backbords großen Wanten durch die Verwickelung mit dem andern Schiffe ganz abgerieben waren. Die Mannschaft hatte das Schiff gleich angerufen, jedoch keine Antwort bekommen, und in der Dunkelheit hatte es sich gleich entfernt, ohne erkannt werden zu können. Da nun ihr Schiff stark leckte, so daß beständig gepumpt werden mußte, sie auch

Digitized by Google

befürchteten, daß bei dem anhaltend stürmischen Wetter die Masten über Bord fallen möchten, so hatten sie beschlossen, einen Nothhafen zu suchen, demzufolge auch am 27. um 2 Uhr nach Norwegen abgehalten und des Nachmittags einen Lootsen am Bord bekommen, der das Schiff in Randösund zu Anker brachte, und war Capt. Haase am 28. nach Christiansand gereist, um Protest zu notiren und Beistand zu suchen, da das Schiff beschädigt war, um die Reise fortsetzen zu können. Beim Untersegelgehen nach Christiansand hatten sie dann noch ein Boot mit 4 Mann zu Hülfe gehabt, auch eine Trosse kappen müssen, da das Schiff ohne Bugspriet nicht Schlags werden konnte. Sie hatten dann mit der Hülfsmannschaft die Reise fortgesetzt, und waren um 2½ Uhr Nachmittags zu Christiansand vor Anker gekommen.

C. Laut Attest vom 8. Dec. war am 1. Dec. im Beisein des Agenten für die Hamburger und andere Assekuradeurs Hr. Consul Reinhardt und Hr. J. M. Lund (als Dollmetscher) von Sachverständigen eine Besichtigung gehalten, wobei sich ergeben, daß das Schiff vorne am Bug und hinten an Backbordseite sehr beschädigt war, der Vorsteven war gespalten, die Klüsenhölzer nebst Pollern und Krahnbalken waren gebrochen und eingestoßen. Das Gallion mit den Knien, das Bollwerk im Bug und auf den Seiten gebrochen, so wie in der festen Haut vorne unter den Berghölzern und auch auf den Seiten und hinten mehrere Planken zerbrochen, und beschädigt waren. Ferner war das Bugspriet nebst dem Backbordsankerstock gebrochen, auch Relingstützen und Schanzkleidung; die Puttingbolzen hatten sich sämmtlich begeben, das Fockestag war gesprungen und die Backbordswanten schamvielt und untauglich geworden; ebenfalls der Klüferleiter, Backstagen und Wasserstag, die Surrings des Boots und das Boot selbst beschädigt, vom laufenden Gut wurden die Läufer der Backstagen mit Blöcken, die meisten Fallen und Schoten gekappt gefunden, auch zeigte Capt. Haase mehrere Enden Tauwerk vor, welches zur Surring des Bugspriets zerschnitten war. An Segeln waren Stagfocke und Klüfer mit Zubehör durch Kappen und die Breitfocke durch Scheuern untauglich geworden, welche alle durch neue zu ersetzen anempfohlen wurde, so wie es zur Reparatur des Schiffes für nöthig erachtet wurde, die Ladung ohne Aufenthalt zu lossen.

D. Bei einer zweiten Besichtigung vom 21. Dec., als das Schiff auf einen Helgen geholt war, hat sich dann die Nothwendigkeit ergeben, die oben erwähnten Planken durch neue zu ersetzen und das

Digitized by Google

Schiff zu verbolzen und zu kalfatern, indem die Näthe so gesprungen waren, daß das Werg herausgearbeitet war, welches Alles dem Ansegeln zugeschrieben wurde, auch hatten sich die Näthe im Boden des Schiffes begeben, der deshalb auch mit Bolzen und Spiekern zu versehen sei. Sämmtliche Kosten der Instandsetzung des Schiffes werden dann wie folgt taxirt:

Zimmerungskosten für neuen Vorsteven, Gallionsknie, Kliefenhölzer, Krahnbalken, Stützen und Schanzkleidung, mehrere Planken in der festen Haut, neue Rusten, gänzliche Kalfaterung ꝛc. ꝛc. mit den Kosten des Aufwindens und Ablaufens nebst dem Arbeitslohn	Sp.	650 . —
Die dazu nöthige Schmiedearbeit	„	100 . —
Für die beschädigten und zum Theil gekappten Segel	„	200 . —
„ das besch. stehende Gut 1 ℭ℔ 10 ℔		
„ „ durch Kappen verlorene laufende Gut .. — „ 18 „ 2 ℭ℔ 8 ℔ = 36	„	86 . 48
„ Blöcke	„	15 . —
	Sp.	1061 . 48
Werth des besch. Tauwerks und der Segel	„	45 . —
	Sp.	1016 . 48

Unter Vorbehalt aller übrigen aus jenem Unglücksfall hervorgehenden Unkosten, die noch nicht näher zu bestimmen waren, und ferner durch Rechnungen zu belegen sein dürften.

Schließlich wurde das Schiff im beschädigten Zustande taxirt auf ..... Sp. 1250

E. Laut einer notariell beglaubigten Copie sämmtlicher Rechnungen für obiges Schiff nebst Copie der Generalrechnung der Hrn. Reinhardt & Co. haben die Ausgaben und Unkosten betragen .. Sp. 1105 . 75

à 101¼ % Bco.ℒ 3275 . 9

wofür Capt. Haase, von Hrn. J. D. Schepeler & Sohn accreditirt, auf Hrn. H. J. Merck & Co. in Hamburg gezogen hat; da aber Einige der Ladungsinteressenten nicht den nöthigen Einschuß geleistet, hat selbiger auf Verlangen der Hrn. J. D. Schepeler & Sohn zugleich darüber einen Bodmereibrief mit 14 % Prämie ..... „ 458 . 9

gezeichnet zum Betrage von ..... Bco.ℒ 3734 . 2

Digitized by Google

Dieser Generalrechnung hat Capt. Haase noch seine vorbehaltenen Ansprüche hinzugefügt:

1. auf den nicht gezahlten Theil des berechneten Kost- und Monatsgeldes ..... Sp. 208 . 48
2. auf taxirte, jedoch nicht ersetzte Segel, nämlich Stagfocke, Klüfer und Brafocke..Sp. 210.— wovon für einen Klüfer und Reparatur nur verwendet ..... „ 56.59 „ 153 . 61

Sp. 361.109

so wie sonstige Ersparungen in der Zimmerungs- und Schmiederechnung zur Verminderung der Unkosten.

Das Schiff hat demnächst seine Reise fortgesetzt, ist auch bereits hier angekommen, und wird nunmehr die aus dem Kappen, Einlaufen in den Nothhafen, Lossen der Ladung, Repariren und Aufenthalt daselbst hervorgehende Havarie grosse wie folgt regulirt:

Berechnung des beitragenden Werths.

F. Laut Manifest des Schiffsmaklers enthält 1155 Tonnen Leinsaat, kostend..... ℔ 8582

Das Schiff taxirt im beschädigten Zustande Sp. ℔ 1250
oder..... ℔ 1650

Dazu Vergütung in Havarie grosse Sp. ℔ 57,
113 und 40 ℔ ..... „ 115 „ 1765

Die Fracht laut Manifest ℔ 771 trägt für ⅔ bei... „ 514

℔ 10861

Berechnung der Havarie grosse.

Laut Generalrechnung und Belege sind die Ausgaben wie folgt:

Nr.	Total der Ausgaben und Unkosten; davon				Hav. gr. Ladung Sch. u. Rhed.			
	Sp.	Sch.			Sp.	Sch.		
1	42	84	Einkommend Lootsgeld und Hülfsboot		42	84		
	93	28	Notariatsgebühren und sonstige Unkosten, nämlich:					
				Sp. Sch.				
			Protest und Verklarung ...	21 58	21	58		
			Stadtvoigt u. Stadtschreiber für Besichtigung am 1. Dec.	10 18	10	18		
			denselben für Taxations-Verhandlung	10 18	10	18		
			6 Besichtigern für jedes Mal 1 Sp.	12 —	—	—		
	135	76		53 94	96	22		

Digitized by Google

Nr.	Total der Ausgaben und Unkosten; davon			Haw. gr. Ladung Sch. u. Rhed. Sp.	Sch.				
	135	76	Transport	53	94	96	22				
			dem Notarius f. Untersuchung der Rechnungen, Protokollirung und Ausfertigung...	10	114	10	114				
			Douceure an die verschiedenen Comptoire für schnelle Ausfertigung	6	—	6	—				
			Briefporto in dieser Angelegenheit	22	60	22	60				
			Sp.	93	28						
2	308	91	Zimmerungs-Rechnung unter Vorbehalt der zur Zeit- und Kosten-Ersparung ausgesetzten Reparaturen.							308	91
3	30	49	Schmidtsrechnung desgl.							30	49
4	56	59	Segelmacher-Rechnung, davon für gekappten neuen Klüser mit Arbeitslohn	30	88	20	59			10	29
			Reparatur der Stag- und Brefock	25	91						
			davon erstere gekappt, letztere zerrissen			8	70			17	21
5	77	35	für Tauwerk, wovon nach Abzug von 1/3							25	92
			für Schaden durch Kappen ausgesetzen..			25	92			25	91
6	6	24	Blockmacherarbeit desgl.....			3	12			3	12
7	329	111	Unkosten die Ladung betreffend, näml. Arbeitslohn beim Lossen...	46	108						
			Küperlohn zur Reparatur der Tonnen	28	55			28	55		
			Stellagen zum Lossen.....	6	—	6	—				
			Packhausmiethe	90	—	90	—				
			Nachtwachen.....	14	—	14	—				
			Arbeitslohn u. Stellage beim Laden	74	116	74	116				
			dem Lagermeister für Aufsicht	9	72	9	72				
			Commission von der Ladung	60	—	60	—				
			Sp.	329	111						
8	43	—	Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft.....	251	48						
			davon vorbehalten	208	48						
			und dem Capt. vorläufig bezahlt...							43	—
9	32	—	Logis für Capt. u. Mannschaft u. Kochhausgeld während der Reparatur.			32	—				
10	12	88	Verklarung über Hafengeld und Klarirungskosten .....Sp.	9	109						
			Ausgehend Lootsgeld .... u	2	99	12	88				
	1032	53	Transport			539	93	28	55	464	25

Digitized by Google

Nr.	Total der Ausgaben und Unkosten; davon	Hav. grosse	Ladung	Schiff u. Rhed.
	Sp. Sch.		Sp. Sch.	
1032 53	Transport	539 93	28 55	464 25
10 72	Notariatskosten für Duplikat der Documente 6 48			
	und für Beglaubigung des Bodmereibriefes 4 24	10 72		
1043 5		550 45	28 55	464 25
62 70	Commission für Vorschuß (6 %).	33 3	1 85	27 101
1105 75	à 101¼ %.	385 48	30 20	492 7
Bco. ℔		Bco. ℔		
3275 9		1728 4	89 6	1457 15
458 9	Bodmerei-Prämie	241 15	12 8	204 2
3734 2	à 135 %.	1970 3	101 14	1662 1
R. 1680 26	R.	886 42	45 61	747 67

Verfolg der Havarie grosse.

Vortrag der Unkosten in Christiansand nach obiger Vertheilung ..... R. 886 42

Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft v. 27. Nov. bis 6. Febr., als dem Tage, wo das Schiff von Allem abgefertigt war, sind 72 Tage:

Gage, dem Capitain pr. Mt. 30 ℔, Steuermann 13 ℔, 3 Matrosen à 9 ℔, Junge 2½ ℔, zus. 72½ ℔, ist pr. 2⅖ Mt. ..... 174.—

Kostgeld für Capitain u. Steuermann 2⅝ ℔ pr. Woche ... 58.21

Desgl. für 4 Mann à 12 Gr. pr. Tag ..... 48.— 106.21

Dazu: 6 % Commission, 14 % Bodmereiprämie ..... 22.11 128.32 „ 302 32

Vorbehaltene Vergütung für gekappte und in Christiansand nicht ersetzte Segel, was indessen sich nur auf die Stagfocke beziehen kann, da die Brefocke zerrissen war. Für jenes Segel nun und dasjenige, was an Tauwerk und Blöcken nicht ersetzt wurde, setzen von berechneten Sp. 153.61 oder R. 205 ℔ aus R. 60.—
ab ⅓ für Verbesserung ..... „ 20.— „ 40 —

Schiffsmakler- und Aufmachungsgebühren, Porto ꝛc... „ 62 16

R. 1291 18

Digitized by Google

Eintheilung.

R. 1291.18 Havarie grosse über den Gesammtwerth von Ladung, Schiff und Fracht R. 10,861 vertheilt, macht R. 11.64 Gr. %.

R. 45.61 besondere Unkosten auf 1155 Tonnen Leinsaat, macht $2^{6}/_{7}$ Gr. pr. Tonne.

Demnach tragen bei:

7 Empfänger für	R. 8582	1020.21	45.61	1066.10
Das Schiff	„ 1765	209.60	270.69	
Die Fracht	„ 514	61. 9		
	R. 10861	1291.18		
	besondere Unkosten...		747.67	
			R. 1018.64	
Bodmereibr. R. 1680.26, ab Kost- u. Mtsgeld 302.32				
Hies. Unkost. „ 62.16, Vergütung f. Segel 40.—			342.32	R. 676.32
R. 1742.42			Total...	R. 1742.42

(Für diejenigen Ladungsempfänger, die Einschuß geleistet hatten, ist dann die Havarie grosse ohne Bodmereiprämie berechnet worden.

Bremen, den 3. October 1844.

Dispache der Havarie grosse des Schiffs Fame, Capt. J. Madison, auf der Reise von Newbedford anher.

A. Laut Verklarung des Capt. Madison und seiner Schiffsmannschaft vom 27. Juni vor dem Kantonsrichter in Helder waren selbige mit obigem Schiffe und einer Ladung Thran am 20. April nach Vlissingen, um dort weitere Ordre zu erhalten, in See gegangen, hatten nach einer mitunter stürmischen Reise am 29. Mai die englische Küste erblickt, und demnächst ihre Reise durch den Canal und die Nordsee fortgesetzt, nachdem am 5. Juni bei Dover ein holländischer Lootse an Bord genommen war, der sie am 7. auf die Rhede von Vlissingen brachte, wo sie die Bestimmung des Schiffes auf hier erfuhren, und dann am folgenden Morgen ihre Reise mit WSW.-Wind und dicker Luft fortsetzten. Abends wurden Steuerbordsleesegel beigesetzt, und am nächsten Morgen ward die Küste erblickt, worauf N. ½ O. gesteuert wurde, doch hat schon um 4½ Uhr das Schiff auf den Süderhaaks gestoßen, worauf das Ruder ausgehakt und der Spiegel eingeschlagen wurde. Bis

Digitized by Google

5½ Uhr ist es dann fest sitzen geblieben, während schwere Sturzseen übers Verdeck und in die Cajüte schlugen, und beim Peilen 4 Fuß Wasser im Raum gefunden wurden, weshalb sie anhaltend gepumpt hatten. Darauf hatte sich ihnen ein Lootsboot genähert, dem eine Trosse zugeworfen wurde, und da sie die gänzliche Zertrümmerung des Schiffes befürchten mußten, wurde das große Boot ausgesetzt, und ein Theil der Besatzung gelangte mit Lebensgefahr an Bord des Lootsenfahrzeugs. Der Capitain und 2 Mann hatten sich dann mit der Jölle gerettet, doch hatte die Fangliene der Böte, die voll Wasser waren und heftig gegen das Lootsboot stießen, gekappt werden müssen, wodurch dieselben verloren gingen. Als das Schiff dann wieder flott geworden, waren sie mit den Lootsen an Bord zurückgekehrt, hatten die Pumpen bedient, wobei Thran mit ausgepumpt wurde, und dem Lootsboot eine Trosse zum Bugsiren gegeben. Das Ruder, das hinterm Schiffe hing und den Spiegel beschädigte, hatte dann durch Kappen der Ruderpinne aufgeopfert werden müssen, und waren sie mit Hülfe der Lootsen auf die Rhede von Texel gelangt, wo ein Dampfschiff ihnen zu Hülfe kam und sie ins Nieuwe Diep brachte. Doch hatten sie bei der Schleuse ankern müssen und dabei durch Brechen der Kette den kleinen Buganker verloren, nebst 30 Faden Kette, auch das Bratspill zerbrochen. Der schwere Anker hatte demnächst das Schiff gehalten. Schließlich wird dann noch bemerkt, daß 2 Trossen nebst einem Theil des laufenden Tauwerks verloren und beschädigt wurde, nebst 2 Spanten des Vockewants die zerbrochen waren, das Ruderhaus, die Steuerbordsrusten, 5 Wasserfässer, 4 Putsen, 4 Riemen Blöcke, Handspake, Gallionskleiden, sowie die Segel sehr beschädigt gefunden wurden.

B. Die auf Ansuchen der Herren Gebr. Zurmühlen & Taylor als Agenten
C. des Capitans ernannten Besichtiger bezeugen unterm 24. August den bei Besichtigung vom 10. Juni gefundenen lecken Zustand des Schiffes und empfehlen dasselbe zu lossen um reparirt zu werden. Außer den in der Verklarung benannten Verlusten und Schäden wurde auch eine Ankerkette unbrauchbar und der Vockmast gesprungen gefunden und wurden die Herstellungskosten des Verlorenen und Beschädigten auf fl. 4860 geschätzt. Davon folgende Gegenstände, die zum Theil in Havarie grosse ersetzt werden:
gekapptes Ruder mit kupf. Haken und Ruderpinne..... fl. 700.

Indem dasselbe nach Angabe des Capitains von dem Bugsirtau unklar geworden war, welcher Umstand nur durch seine Unkunde

Digitized by Google

der holländiſchen Sprache nicht gehörig in den Dokumenten bemerkt worden ſei.

Beſchädigt 2 Pferdelienen, durch den Gebrauch zum Bugſiren, neu taxirt auf..... fl. 300.

Die Beſichtigung des Bodens mußte bis nach der Entladung ausgeſetzt werden.

Die Entloſſung iſt dann am 17. Juni beendet, während welcher verſchiedene Thranfäſſer leck gefunden wurden.

Beim Kielholen fand ſich, daß der Loskiel ganz abgebrochen war, der feſte Kiel beſchädigt, der Schaft des Vorſtevens los und abgeſtoßen und die Kupferhaut verloren und beſchädigt, weshalb denn empfohlen wurde das Kupfer ganz abzunehmen, den Boden zu verſehen und das Schiff neu zu bekupfern, indem nach dem Dafürhalten der Beſichtiger daſſelbe einer ſolchen Reparatur werth war. Mit Einſchluß der obigen fl. 4860 wurden dann die Koſten der Reparatur geſchätzt auf..... fl. 14295
ſo wie der Werth des Schiffes im beſchädigten Zuſtande auf fl. 4000.

Schließlich wird bezeugt, daß ſich das Schiff nach beendeter Reparatur wieder in ſeetüchtigem Zuſtand befinde.

D. Laut obigem Protokoll wurde an alten Schiffsgeräthen verkauft für..... fl. 113.40

zum Reinertrage von..... fl. 98.02½.

E. Laut Generalrechnung der Herren Gebr. Zurmühlen & Taylor in Nieuwe Diep vom 6. Sept. war der Geſammtbetrag der Unkoſten..... fl. 25206.98
nach Abzug des obigen Reinertrages..... „ 99.02½

fl. 25108.95½

F. Capt. M. hat nun aber nach erhaltener gerichtlicher Autoriſation einen Bodmereibrief gezeichnet von fl. 25200. Alſo zur Ausgleichung dieſer Summe noch empfangen..... „ 91.04½

fl. 25200. —

dazu 5 % Prämie..... „ 1260. —

Iſt alſo die ganze Bodmereiſumme..... fl. 26460. —

Das Schiff hat dann ſeine Reiſe fortgeſetzt und die Weſer glücklich erreicht. Da nun aber vor Eröffnung der Luken die Inhaber des Bodmereibriefes befriedigt werden mußten, ſo leiſteten

Digitized by Google

einstweilen die Hauptempfänger der Ladung den Vorschuß der ganzen auf Schiff und Ladung haftenden Schuld unter Uebernahme des Bodmereibriefes mit allen Ansprüchen und Rechten an Schiff und Fracht, so wie an die Mitempfänger der Ladung und zwar zum Course von 125½ % mit..... ℳ 13282.66

Bei der hierauf stattgefundenen Entladung hat sich der Aufgabe nach am Thran eine beträchtliche Leckage ergeben. Es wird also nunmehr die aus dem Kappen des Ruders, Einlaufen in N. D., dem Lossen, Lagern und Wiedereinnehmen der Ladung und Aufenthalt daselbst hervorgehende Havarie grosse wie folgt nach hiesiger Usanz aufgemacht, wobei noch vorab zu bemerken, daß: der Verlust der Slupen nicht in Havarie grosse kommen kann, da nicht das Schiff selbst sondern nur das Lootsboot durch die Aufopferung gesichert werden sollte, ebenfalls ist das Brechen und die Beschädigung der Ankerkette, und der dadurch entstandene Verlust derselben mit dem Anker ein zufälliger Schaden.

Berechnung des beitragenden Werths.

Die Ladung enthielt 495 Faß Thran, deren Facturawerth unter Kürzung der Extra-Leckage..... ℳ 35400
Eine Parthie Blauholz..... „ 606
ℳ 36006

Das Schiff ist in Nieuwe Diep taxirt auf fl. 4000
Dazu Vergütung in Hav. grosse... „ 567
fl. 4567 = „ 2290
Die Fracht trägt mit ⅔ bei für..... „ 2830
ℳ 41126

Berechnung der Havarie grosse.

G. Laut Generalrechnung sind die Unkosten wie folgt:

	Total der Ausgaben und Unkosten; davon			Hav. gr.		Ladung, Sch. u. Rh.	
Nr.	fl.			fl.		fl.	fl.
	421	54½	Lootsen- und Hafenungelder....	421	54½		
	5	80	Request zur Ernennung der Besichtiger.....	5	80		
1	65	76½	Beeidigung der Experten und Volks-Verklarung.....	65	76½		
2	67	95	Gebühren der Besichtiger der Ladung			67	95
3	136	95	desgl. des Schiffes, mit Taxation der Schäden und Werth des Schiffes	40	—		96 95
	698	01	Transport.....	533	11	67 95	96 95

Digitized by Google

Nr.	Total der Ausgaben und Unkosten; davon	fl.		Hav. gr., fl.		Ladung, fl.		Sch. u. Rhed. fl.	
	698	01	Transport.....	533	11	67	95	96	95
4	90	—	½ Gebühren der Schiedsrichter über Hülflohn.....	90	—				
5	50	—	Advokaturgebühren in dieser Sache	50	—				
6	1525	—	zuerkannter Hülfslohn der Lootsen	1525	—				
7	200	—	desgl. des Dampfschiffes.....	200	—				
8	320	—	Pumperlohn bis zur Entladung, 8 Mann 10 Tage und 10 Nächte						
9	500	—	à 4 fl. per 24 Stunden.....	320	—				
			Lossen und Lagern der Ladung		—				
10	600	—	laut Uebereinkunft.....	500					
			Wieder-Abladen u. Stauen derselb.	600	—				
11	53	30	Küperlohn für die Ladung.....			53	30		
12 a/a	98	05	Aufsicht der Zollbedienten beim Lossen u. Laden (richtig ist 95.05)	98	05				
13	126	07	Bewachung von Schiff u. Ladung	126	07				
	160	—	dem Capitain Reisekosten nach Amsterdam für Schiff und Ladung.....	60	—	50	—	50	—
14	56	20	Fracht für Kupfer von und nach Amsterdam					56	20
15 a/c	50	—	Berglohn der Slupe und Barkasse					50	—
16	17	37½	71 Ell. Zeug zur Cajüte (17.27½)					17	37½
17 a/b	16	10	div. Eisenwaaren und Geräthschaften.....					16	10
18	3	60	Reparatur der Flagge.....					3	60
19	34	33	Pechschrapen 20, für Bleiarbeit 14.33.....					34	33
20	112	50	Malerarbeit					112	50
21	247	88	für Farbe und Leinöl.....					247	88
22	121	75	„ 187½ N. Tauwerk zum Gebrauch beim Lossen und Laden und Miethe von Takelblöcken ..					121	75
23	1089	90	Lagermiethe 1 Packh. 59 T. 12.708 1 „ 44 „ 6.264 ——— 972.— Miethe v. Blöcken, Sparren 117.90	1089	90				
24	6592	76	Schiffszimmerung (richtig ist 6911.79).....					6592	76
24 b	887	21	neues Ruder mit Metallhaken, Kupferbolzen und Bekleidung und Schmiedearbeit.....					887	21
	134	30	Blockmacherarbeit.....					134	30
	13784	33½	Transport.....	5192	13	171	25	8420	95½

Digitized by Google

Nr.	fl.		Total der Ausgaben und Unkosten; davon		Hav. gr. fl.		Ladung. fl.		Sch. u. Rh. fl.	
	13784	33½	Transport		5192	13	171	25	8420	95½
26	2355	45½	J. Bakker, für div. Segel, Tauwerk, Kette ꝛc.							
			3000 N. ℔ Ankerkette 20	600.—						
			390 Want und lauf. Tauwerk 58.....	226.20						
			2 Pferdelienen 4-6 d 541	313.78						
			200½ ℔ Schiemannsgarn 50.....	101.—						
			Manillatauwerk. Lienen	104.11						
			neue Focke, Vorstagsegel, Außenklüfer u. 3 Bramſ.	433.95						
			Reparat. d. übrig. Segel	298.50						
			Pump- u. Mastkragen	10.—						
			Segeltuch und Leder zu Presenningskleiden*.	75.10						
			5 Wasserfässer.....	80.—						
			1 kupf. Hängcompaß...	12.—						
			div. Eisenwaaren, Riemen u. sonstige Gegenstände	100.82					2355	45½
27	655	47	für Kupferbolzen u. sonst. Kupferwerk						655	47
28	640	80	„ Schmiedearbeit.....						640	80
29	2317	23	„ 549 B. Kupfer 2840 ℔ Ned. 120	3408.84						
			„ 462 d Compos.-Nägel.....112	517.44						
			„ 3 Ruderhak. 89 180	160.56						
			„ 18 Bolzen.....	23.85						
			ab:	4110.69						
			1606 S℔ altes Kupfer à 90. 1445.40							
			137 „ M. Nägel à 60. 82.20							
			1527.60							
			für Ruder, näml. Ruderhaken, Bolzen und Spieker 194.41							
			16 Bl. Kupfer 105.60. 300.01.	1827.61						
				2283.08						
			dazu: Schuitfracht.....	34.15					2317	23
	19753	29	Transport		5192	13	171	25	14389	91

Digitized by Google

Nr.	Total der Ausgaben und Unkosten; davon	Hav. gr. fl.		Ladung. fl.		Sch. u. Rh. fl.	
19753	29 Transport	5192	13	171	25	14389	91
4	80 Request zur Befreiung von Tonnengeld	4	80				
30 2212	50 Monatsgage d. Schiffsmannschaft,						
1558	20 Kostgeld derselben, was beim Schluß der Rechnung nach hies. Usanz ausgesetzt wird, also vorläufig dem Schiff zur Last kommt.					3770	70
31 80	— für 5 gr. Fässer zum Schöpfthran			80	—		
50	— „ Stempel, Briefporto und kl.						
	„ Unkosten	50	—				
	Hiergegen kommt die Vergütung für gekapptes Ruder und zum Bugsiren gebrauchte 2 Pferdelinien.						
	Das Ruder ist mit kupf. Haken und Ruderpinnen taxirt 700. ab 1/3 für Abnutzung 233. — 467						
	Die zum Bugsiren gebrauchten 2 Pferdelinen sind neu taxirt auf ..... 300. Da solche nun aber nicht mehr neu waren und auch nach dem Gebrauch dem Schiffe verblieben, so ist für die Abnutzung durch das Bugsiren nur auszusetzen. 100	567	—			18160 567	61 —
		5818	93	251	25	17593	61
1182	93 Commission für Besorgung und Vorschuß 5 %	290	69	12	56	879	68
32 20	40½ Request u. Autorisation zur Aufnahme von Bodmerei	20	40½				
33 258	10½ Aufnahme, Stempel u. Registirung des Bodmereibriefes	258	10½				
34 23	75 Consulatgebühren	23	75				
63	— Cassirlohn vom Bodmereibetrage ¼ %	16	—	—	70	46	30
25206	98	6422	88	264	51	18519	9
ab	ab						
98	02½ Verkaufsertrag von altem Tauwerk, Segel, Kette und 5 Wasserfässer 124.74						
—	ab Verkaufskosten... 26.71½					98	02½
25108	95 Transport	6422	88	264	51	18421	56½

Digitized by Google

Total der Einnahmen und Unkosten; davon			Hav.gr.		Ladung.		Sch. u. Mj.	
fl.			fl.		fl.		fl.	
25108	95	Transport	6422	88	264	51	18421	56
91	04	mit dem Capt. zum Ausgl. des Bodmereibriefes verrechnet					91	04
25200	—		6422	88	264	51	18512	61
1260	—	Bodmereiprämie 5 %	321	14	13	23	925	63
26460	—	à 125½ %	6744	02	277	74	19438	24
℔ 13282	66		3385	36	139	30	9758	—
33	15	Zinsen vom Vorschuß der Bodmereigelder	8	36	—	24	24	27
13316	9		3394	—	139	54	9782	27

Verfolg der Havarie grosse.

Vortrag aus obiger Vertheilung der Unkosten zu Nieuwe Diep..... ℔ 3394. —

30. Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft vom 9. Juni bis 6. September incl., sind 90 Tage:
Gage dem Capitain $ 90. 1. Steuermann $ 35.
2. Steuermann $ 25. Koch $ 19. 7 Matrosen à $ 18.
zus. $ 295, also pr. 3 Mt. $ 885 à $ 78¾. ℔ 1123.58.
Kostgeld nach hies. Usanz dem Capitain u.
2 Steuerleuten à $ 2⅝ pr. W. ℔ 109.21
8 Mann 12 ℥ pr. Tag.... „ 120. —
℔ 229.21
dazu 5% Commission u. 5 %
Bodmerei u. ¼ % Cassirung „ 24. 9 „ 253.30. „ 1377.16
Schiffsmakler- u. Aufmachungsgebühren, Porto ꝛc... „ 154.56
℔ 4926. —

Eintheilung.

Diese ℔ 4926 über den Gesammtwerth von Ladung, Schiff und Fracht ℔ 41126 vertheilt, macht ℔ 11.70²/₅ ℔ % und tragen demnach bei

Herr N.N. für.....	℔ 35400.	℔ 4240.10.	
besondere Unkosten der Ladung Thran..	„ 139.54.	℔ 4379.64	
Herr N.N. für	℔ 606.		72.42
das Schiff „	„ 2290.	℔ 274.21.	
die Fracht „	„ 2830.	„ 338.71.	
	℔ 41126.—	℔ 613.20.	
Schiff u. Rheder., bes. Unkosten	„ 9782.27		
ab vergüt. Kost- u. Monatsgeld	„ 1377.16		
		℔ 8405.11.	„ 9018.31
			℔ 13470.65

℔ 13316. 9. Bodmereibrief mit Zinsen
„ 154.51. hiesige Unkosten
} ℔ 13470.65. Total der Unkosten.

Bremen, den 31. December 1856.

Dispache der Havarie grosse des Schiffes Cherusker, Capt. Herm. Paulsen, auf der Reise von Batavia anher.

A. Laut Verklarung des Capt. Paulsen und seiner Schiffsmannschaft vom 6. November vor dem Amte Bremerhaven hatten selbige bis zum 26. April in Batavia in ihr gutes dichtes Schiff Cherusker eine nach Falmouth für Ordre bestimmte Ladung eingenommen, und waren am 30. April damit unter Segel gegangen. Am 6. Mai hatten sie zunehmenden Wind mit Regenböen, wodurch der Klüferbaum abbrach, doch wurde Segel und Gut gerettet und weiterem Schaden vorgebeugt. Am 14. brach die Vormarsrah und mußte durch eine andere ersetzt werden. Am 23. Mai schwere Böen und hochlaufende See, so daß viel Wasser über's Verdeck schlug. Am 29. schwerer Sturm aus W., wobei das Schiff beständig mit dem Bug unter Wasser stampfte und auch mehr Wasser einließ, so daß die Mannschaft anhaltend pumpen mußte, um das Schiff immer gut lens zu halten, welches in dem hohen unruhigen Seegange über alle Maaßen angestrengt wurde. Am 7. Juni kam

Digitized by Google

die Südküste von Afrika zu Gesicht. Dann am 12. aufs Neue heftiger Sturm aus NW. mit Gewitterböen, so daß dicht gerefft werden mußte. Schweres Arbeiten des Schiffes und viel Wasser über's Deck, wovon ein großer Theil in das Logis der Mannschaft drang. Dies Unwetter hielt bis zum 17. an, doch wurde das Schiff stets mit größter Sorgfalt lens gehalten. Am 18. Juni wurde der Tafelberg gepeilt, und die Reise ohne besondere Vorfälle fortgesetzt, am 4. Juli St. Helena und am 14. die Linie passirt. Am 22. erreichte das Schiff den NO.-Passat, und bald darauf bemerkte die Mannschaft, daß der Leck noch mehr zugenommen hatte. Am 8. August, bei unbeständiger nördlicher Brise und schweren Böen arbeitete das Schiff heftig und nahm so viel Wasser ein, daß eine Pumpe beständig im Gange gehalten werden mußte. Als am folgenden Tage der Leck sich noch verschlimmerte, mußte der Zimmermann ein Spill anfertigen, damit beide Pumpen im Gange gehalten werden konnten. Indessen schlingerte das Schiff in dem hochlaufenden nördlichen Seegange so furchtbar, daß beide Pumpen ohne Unterbrechung im Gange gehalten werden mußten um lens zu halten. Unter diesen Umständen sah sich Capt. Paulsen am 10. August gezwungen abzuhalten, und einen Hafen der Azorischen Inseln aufzusuchen, um Schiff und Ladung und das Leben der Mannschaft zu retten. Um 6 Uhr ist dann schon die Insel Graziosa und gleich darauf St. George erblickt worden, und am 11. August um 11 Uhr Vormittags hat das Schiff auf der Rhede von Angra Insel Terceira Anker geworfen. Auch fand sich nun, daß das Schiff 10 Zoll Wasser jede Viertelstunde machte, und nur durch ununterbrochenes Pumpen lens gehalten werden konnte.

Auf Anordnung der Besichtiger wurde dann der größte Theil der Ladung gelosset und die nöthige Ausbesserung des Schiffes vorgenommen. Nach Vollendung derselben wurde der Anfang mit Wiedereinnehmung der Ladung gemacht und damit fortgefahren bis der Leck wieder zunahm, wo dann nach Anordnung der Sachverständigen 10 Mann von der Insel zum Pumpen angenommen, und das Schiff Flor d'Angra gechartert wurde, um den Rest der Ladung einzunehmen und zur größern Sicherheit gegen alle möglichen Zufälle den Cherusker auf der Reise zu begleiten. Dies besonders auch in Folge des Umstandes, daß der größte Theil der Mannschaft sich geweigert die fernere Reise mit dem Schiffe zu machen. Und da die Leute dennoch bei dieser Weigerung beharrten,

Digitized by Google

so hat Capt. Paulsen an ihrer Stelle andere Mannschaft angenommen, um das Schiff über See zu bringen. Es hat damals 14 Zoll Wasser pr. Stunde gemacht.

Am 23. September ist die Reise fortgesetzt, anfangs in Begleitung der Brigg Flor d'Angra, da aber nur kleine Segel geführt werden konnten, um in der Nähe derselben zu bleiben, so trennte man sich am 28. von derselben, auch wurde nicht mehr Wasser im Raum gefunden, als bei Abreise von Agra, und die Pumpen konnten immer gut lens gehalten werden. So auch am 30. Sept. bei stark zunehmendem Winde und sehr hohem, unruhigem Seegange, wobei das Schiff heftig schlingerte und stampfte. Am 4. October wurde aus einem Kutter von Falmouth ein Lootse an Bord genommen, der das Schiff Nachmittags im Hafen von Falmouth zu Anker brachte. Capt. Paulsen erhielt nun die Ordre nach Bremen zu gehen, setzte am 8. seine Reise fort, und kam am 15. vor der Weser an, wo ein Weserlootse dasselbe einbrachte. Doch mußte wegen südlichen Windes lavirt werden, und weil das Schiff nicht länger See halten sollte, wurde ein Dampfboot zum Einschleppen angenommen. Das Schiff wurde dann Nachmittags in den Hafen geholt, wo es noch immer 14 Zoll Wasser pr. Stunde machte, jedoch gut lens gehalten wurde. Hierauf wurde die Ladung vom 20. October bis 4. November gelosset und ein kleiner Theil derselben beschädigt gefunden.

B. Nachdem das Schiff in Terceira unter Quarantaine gelegt war, hat der dänische Viceconsul unter Angabe des lecken Zustandes desselben um freie Communication mit dem Lande zum nöthigen Beistande ersucht, und nach

C. deren Bewilligung ist eine Besichtigung des Schiffes durch Sachverständige angeordnet, auf deren Gutachten ein Theil der Ladung gelosset und dann die nöthige Reparatur des

St. 5. Schiffes vorgenommen ist, soweit solche in diesem Hafen möglich war, und auch genügend zur Fortsetzung der Reise erachtet wurde, wobei jedoch zur größeren Sicherheit des Lebens wie des Schiffes und der Ladung empfohlen wurde die Mannschaft um 4 oder 6 Personen zu verstärken. Zugleich wurde dem Capt. Paulsen auf sein Ansuchen erlaubt, von dem gelosssten Zucker und Reis einen Theil zur Bestreitung

6. der Unkosten zu verkaufen. Diese Waaren sind dann durch Sachverständige untersucht und wie folgt taxirt: Muskovade-Zucker auf 2 Milreis pr. Arrobe, gegen Bezahlung des Zolls durch die

Digitized by Google

Käufer; weißer Zucker 2,600 Reis und Reis 1,200 Rs. pr. Arrobe unter gleicher Bedingung. Die Auction ist dann nach

6—11. gehöriger Bekanntmachung am 5. September vor sich gegangen, und zwar dem Verkaufsprotokoll des Zollamts und der

D. Verkaufsrechnung des dänischen Viceconsuls Silverio Severino d'Avellar zufolge von

Cav. 1/15	75 Körbe neue Muskovade-Zucker	zus. 100 Körbe Zucker
" 16/20	25 " weißen do.	
" 1/5	25 Säcke Reis,	

zum Gesammt-Ertrage von Rs. 4898. 499.

C. 12. Capt. Paulsen hat dann aber um eine nochmalige Besichtigung des Schiffes nachsuchen müssen, unter Angabe, daß das Schiff noch Wasser mache und die Mannschaft sich deshalb geweigert, damit zu fahren, und vielmehr entschlossen sei, dasselbe zu verlassen, und zu dem Zweck eine Entscheidung darüber zu treffen, was nunmehr zum Besten der Betheiligten wie des Schiffes selbst vorzunehmen sei. Die Besichtiger haben dann gefunden, daß das Schiff noch 12 Zoll Wasser pr. Stunde machte, wie bei der vorigen Besichtigung, und daß dasselbe damit seine Reise fortsetzen könne, wenn zu größerer Vorsicht die Mannschaft um 6 Personen verstärkt würde. Hierauf hat der Consul die ganze Mannschaft zusammengerufen und derselben vorgestellt, daß sie die Reise fortsetzen müsse, und im Weigerungsfalle ihrer Gage verlustig gingen, indem nach dem einstimmigen Urtheil der Sachverständigen diese Fortsetzung der Reise ohne alle Gefahr sei, um so mehr, wenn die Mannschaft verstärkt würde; doch die Antwort der Leute ist dahin ausgefallen, daß sie sämmtlich entschlossen wären, mit dem Schiffe nicht weiter zu gehen und sich den Folgen dieses Entschlusses unterwerfen müßten. Und auch nach einer Bedenkzeit von 24 Stunden haben sie in diesem Entschlusse beharrt. Am 12. September hat nun aber doch Capt. Paulsen gefunden, daß der Leck des Schiffes wieder zunahm, und deshalb eine nochmalige Besichtigung erbeten,

14. um zu erwägen, was weiter dabei zu thun sei. Die Besichtiger haben dann auch gefunden, daß das Schiff 14 Zoll Wasser pr. Stunde machte, mithin der Leck sich um 2 Zoll verstärkt hätte. Sie haben hierauf beschlossen, daß Nichts mehr eingeladen, sondern ein Schiff angenommen werde zur Begleitung des Cherusker, sowohl um die Mannschaft desselben zu beruhigen und zu ermuthigen, als auch zur Ueberbringung der übrigen Güter, nach dem Bestim-

Digitized by Google

mungsplatze. Und ferner ist angeordnet die Mannschaft um 8 Mann zu verstärken um zu pumpen.

15. Capt. Paulsen hat dann noch um die Erlaubniß nachgesucht, einen fernern Verkauf von Zucker aus seiner Ladung vorzunehmen, um die Ablohnung seiner Mannschaft, sowie die Annahme der neuen Mannschaft und die Ausrüstung des Schiffes zur Erreichung des Bestimmungsplatzes davon bestreiten zu können, was ihm denn auch zugestanden, und am 13. September zur Ausführung gekommen ist. Nämlich von

Cav. $^{21}/_{28}$ 34 Körbe Muskovade-Zucker,
„ $^{28}/_{30}$ 16 „ weißen do.

D. Laut Protokoll und Verkaufrechnung zum Gesammtertrage von Rs. 2258.235.

17. Es waren nun im Ganzen verkauft:
150 Körbe Zucker und 25 Säcke Reis, deren Gesammtertrag von Rs. 7156.734 vom Zollamte dem Capt. Paulsen unter Beistand des Viceconsuls am 20. Sept. eingehändigt wurde.

D. Der nähere Inhalt der Verkaufrechnung ist wie folgt:

	Kb.		Arr.	Z	Rs.	Kb.	Rs.
B. 1.	14	Muskovade	285	18	663.232		
2.	10	do.	202	19	510.515		
3.	15	do.	304	4	697.013	109	5219.533
4.	5	do.	100	28	242.100		
D. 1.	20	do.	387	19	944.122		
2.	45	do.	893	10	2162.551		
C. 1.	17	weißen	275	11	761.736		
2.	19	do.	300	2	810.904	41	1775.731
3.	5	do.	77	26	203.091		
	150		2827	9		150	6595.264
HM.	25	Säcke Reis	120	11			161.470
							7156.734

E. Laut Generalrechnung des Consuls S. S. d'Avellar in Angra vom 22. Sept. war dagegen der Belauf sämmtlicher Unkosten ..... Rs. 4635. 24

F. Laut dessen Conto Courant kam noch hinzu:
seine Commission von dem gelandeten Theil der Ladung, berechnet wie folgt: von

Digitized by Google

	Transport....	Rs. 4635. 24
5548 S. Reis, 27740 A. v. 1400 zu 3%	1165. 80	
480 Kb. Zucker, 9600 „ „ 2400.....	691.200	„ 1856.280
		Rs. 6491.304
Diese abgezogen von dem Verkaufsertrage.....		„ 7156.734

blieb also noch ein Ueberschuß von... Rs. 665.430 welcher dem Capt. Paulsen mittelst eines Wechsels von £ 118.16.6 auf London eingehändigt ist.

G. Laut Charteparthie vom 16. Sept. wurde die Schoonerbrigg Flor d'Angra befrachtet, um den zurückgelassenen Theil der Ladung einzunehmen und in Begleitung des Schiffes Cherusker nach Falmouth und einem daselbst anzuweisenden Hafen zu bringen, auch die von dem dänischen Schiffe entlassenen 7 Matrosen mitzunehmen und 10 portugisische Matrosen von demselben zurückzubringen. Die Fracht im Ganzen zu £ 450 und 5% bedungen.

H. Laut Rechnung von G. C. & R. W. Fox & Co. in Falmouth vom 6. Oct. haben die Unkosten daselbst betragen.....£ 34.15.3 was indessen allein dem Schiffe zur Last kommt, da dasselbe für Ordre dahin bestimmt war.

I. Nach Entladung des Schiffes in Bremerhaven ist eine Besichtigung desselben vorgenommen, worin die nöthigen Reparaturen angegeben sind und zugleich der Werth im beschädigten Zustande auf ℳ 34500 taxirt ist.

K. Die Herstellungskosten sind dagegen auf ℳ 4587.36 geschätzt.

L. Laut Havarierechnung von A. W. Botter in Bremerhaven haben diese Reparaturkosten nebst sonstigen Ausgaben ℳ 5891.22 betragen, deren Vertheilung denn nachstehend vorzunehmen ist.

M. Laut Rechnung oder Empfänger der Ladung Herren Fischer & Sohn würden die in Angra verkauften 150 Körbe Zucker und 25 Säcke Reis hier einen Werth von ℳ 9844.67 gehabt haben, woraus denn mittelst nachstehender genauerer Berechnung die Reduction der Ausgabenbeträge hervorgehen muß, da der Verkauf zur Aufbringung der nöthigen Gelder geschah.

Die aus allen diesen Vorlagen sich ergebende Havarie grosse wird demnach wie folgt regulirt:

Berechnung des beitragenden Werths.

N. Laut Manifest des Schiffsmaklers Ed. Ichon bestand die Ladung für Herren Fischer & Sohn in

Digitized by Google

105 Legger Arrack, kostend ..... ℔ 6903
6972 Säcke Reis, davon 25 S. in Angra verkauft.
3651 S. pr. Cherusker und
3300 „ pr. Flor d'Angra } angebracht, haben verhältnißmäßig nach Aufgabe ekostet ℔ 34296.—
25 S. verkauft, werden vergütet mit 135.58
ab Fracht £ 7.12.... 46.31 „ 89.27 „ 34385
631 Körbe Zucker, davon 150 Kb. in Angra verkauft
481 „ hier angebracht, kosten verhältnißmäßig ..... ℔ 18853
150 Kb. verkauft, werden vergütet mit 9568.—
ab Fracht £ 178.12.6 ....1091.28 „ 8477 „ 27330
52 Sck. Cubeben, 287 Bd. Cassia und 339 Bd. Rotting kosten ..... „ 2500
die ganze Ladung also für.... „ 71118
Das Schiff ist taxirt auf ..... „ 34500.
Die Fracht von sämmtlich angebrachten Gütern laut Manifest 17286. 4
dazu von den verkauften Gütern wie oben... 1137.59
pr. ⅔ ℔ 18423.63 „ 12282
℔ 117900

Berechnung der Vergütung für in Angra verkaufte Güter.

150 Körbe Zucker und 25 S. Reis haben einen Ertrag geliefert von ..... Rs. 7156.734
davon war jedoch zu den Ausgaben nur erforderlich „ 6491.304
mithin blieb ein Ueberschuß von ..... Rs. 665.430
wofür Capitain Paulsen einen Wechsel nahm von £ 116.16.6, welcher demselben zum Course der Fracht von 611 % belastet wird mit ..... ℔ 726.

Die verkauften Güter werden wie folgt vergütet:

M. C 41 Kb. Nr. 17 lieferten in Angra N. 653 a 7
B 44 „ „ 15 „ „ „ „ 893 a 5
1546 à 12 ℔

würden hier zu 29 46/100 P. Arobe geliefert haben N. 45556, welche normale Reduction hier angenommen werden muß, da die Ge-

Digitized by Google

sammtauslieferung gleichwohl noch Untergewicht ergiebt. Laut Atteſt des Maklers Bergmann waren dieſe beiden Sorten zu durchſchnittlich $8^{13}/_{16}$ ℳ auf Lieferung von Bord zu empfangen verkauft, macht demnach ..... ℳ 5575.62

D. 65 Körbe Nr. 13 lieferten Rt. 1280 a 29 à 29, 46. N. 37735.
Laut Maklerateſt waren 100 Kb. D. 13
mit 22 „ TA. 12
durchſchnittlich zu $7^{11}/_{16}$ Gr. verkauft und hiernach iſt die beſſere Sorte mit $7^{7}/_{8}$ Gr. berechnet, was mit dem Verhältniß der übrigen Gattungen zutrifft, demnach .... „ 4127.19

ℳ 9703. 9

M. ab: erſparte Zinſen und Koſten ..... „ 135. 9

ℳ 9168.—

ferner ab: Fracht 83291 ℔ à £ 4.7.6 pr. 2040 ℔ £ 178.12.6 à 611 % ..... „ 1091.28 ℳ 8476.44

25 Säcke Reis lieferten in Angra N. 120 a 11 à 29.46 3545 ℔, berechnet à 4 ℳ ..... ℳ 141.58
ab: erſparte Unkoſten ..... „ 6.—

ℳ 135.58

ferner ab: Fracht à £ 4.7.6 pr. 2040 £ 7.12. „ 46.31 „ 89.27

ℳ 8565.71

Dazu: die dem Capt. Paulſen zu zahlende, oben gekürzte Fracht ..... „ 1137.59

ℳ 9703.58

Von dieſem Betrage verkaufter Güter vergütet Capt. Paulſen die gleichſam als Frachtvorſchuß erhaltenen £ 118.16.6 wie oben mit ..... „ 726.—

und der Reſt von... ℳ 8977.58

kommt auf ſämmtliche Ausgaben von Rs. 6491.304 ℳ $1.27^{58}/_{100}$ pr. Milreis.

Berechnung der Fracht des Schiffes Flor d'Angra.

G. Laut Charteparthie war ſolche bedungen zu £ 450 und 5 %, alſo £ 472.10.

O. Laut Manifeſt des Schiffsmaklers Ichon berechnet zu 610 % mit ℳ 2882.18.

Digitized by Google

Berechnung und Vertheilung der Unkosten in Angra.

E. Laut Generalrechnung des Consuls Silverio Severino d'Avellar und Belege:

Nr.	Total Rs.			Hav. gr. Rs.		Sch. u. Rh. Rs.	
1	18	800	Quarantainekosten	18	800		
2	8	200	dem Hafenmeister und Hafenlootsen	8	200		
3	42	891	Fuhrlohn beim Loffen des Zuckers	42	891		
	121	000	Zahlung an den Matrosen Nilsen auf Ordre des Capitains			121	000
	70	370	desgl. an Chr. Wilsen			70	370
	60	000	" an den Capitain			60	000
	81	912	für 31 a 26 ℔ Schiffszwieback			81	912
4	3	360	" Verhaftung von 7 Matrosen			3	360
5	1344	000	Zahlung an die zur Reise angenommenen 16 portugiesischen Seeleute (am 17. Sept.)			1344	000
6	56	000	Kostgeld der mit dem portug. Schiffe abgehenden 7 Matrosen des Dänischen Schiffes			56	000
	5	600	Gratification an den Hafenmeister für Vertauen "	5	600		
	3	600	für den Gesundheitspaß	3	600		
7	8	740	dem Hafencapitain für Musterrolle	1	600	7	140
8	29	489	Fuhrlohn beim Laden des Zuckers	29	489		
9	7	560	dem Gefangenwärter für die 7 Matrosen			7	560
10	4	880	Wasser an Bord bringen	4	880		
	2	400	den Soldaten für Begleitung der 7 Matrosen			2	400
	1	200	dem Lootsen, die Vertauung los zu machen	1	200		
11	212	527	der Zollbehörde, für Anordnung der Besichtigungen 28.400; desgl. Gebühren der Besichtiger 72.000; dem Bootführer bei 5 Besichtigungen 6.000; Bekanntmachung des Verkaufs 5.760; Taxations-Gebühren 28.800; Gebühren vom Verkauf 1 % 71.567	212	527		
12	172	140	den Zollbeamten für Aufsicht beim Loffen und Laden, 19 Tage à 9.060	172	140		
	2254	669	Transport	500	927	1753	742

Digitized by Google

Nr.	Total Rs.			Hav. gr. Rs.		Sch. u. Rh. Rs.	
	2254	669	Transport.....	500	927	1753	742
13	56	080	für Zollwächter an Bord, v. 11. August bis 22. Sept..... 27.520				
			desgl. beim Transport und in den Packhäusern..... 28.560				
	136	000	Miethe von 3 Packhäusern für den gelandeten Theil der Ladung.....	56 136	080 000		
14	159	400	Miethe von 3 Ankern und 2 Ketten zur Befestigung des Schiffes 38 Tage à 2.400..... 91.200				
			Verholen des Schiffes, Böte zum Ausbringen u. Einholen der Anker, Sjourlohn 68.200				
15	539	360	Bootmiethe beim Loffen von 480 Kb. Zucker und 5548 Säcken Reis..... 158.960	159	400		
			Sjourlohn beim Transport und aufs Lager bringen.. 380.400				
16	366	910	Bootmiethe u. Sjourlohn beim wieder an Bord bringen der Ladung.....	539 366	360 910		
17	37	250	Sjourlohn beim Transport und Abwägen der verkauften 150 Kb. Zucker und 25 S. Reis.....	37	250		
18	103	530	Arbeitslohn und Bootmiethe beim Kalfatern des Schiffes			103	530
19	150	770	Pech, Werg, Kupfer und sonstige Materialien zur Ausbesserung mit Nebenunkosten.....			150	770
20	277	200	Pumperlohn und Arbeitslohn bei der Ladung an Bord, vom 15. August bis 22. Sept., Tag und Nacht...	277	200		
21	272	740	für diverse Victualien, vom 11. Aug. bis 22. Septbr. Da es einerseits nicht auszumitteln ist, wie viel hievon für die Hülfsmannschaft und wie viel für die Schiffsbesatzung diente, und da andrerseits der Bestand der Schiffsbesatzung durch den Abgang des alten und das Hinzukommen des neuen Volks so ungewiß ist, so glauben wir den ganzen Belauf in Havarie grosse aussetzen zu müssen, wogegen denn die sonst				
	4353	909	Transport.....	2073	127	2008	042

Digitized by Google

Nr.	Total Rs.			Hav. gr. Rs.		Sch. u. Rh. Rs.	
	4353	909	Transport	2073	127	2008	042
			gewöhnliche Vergütung des Kostgeldes der Schiffsmannschaft unterbleibt	272	740		
22	60	400	Consulatsgebühren für Verklarung, Anordnung von Besichtigungen, Gegenwart dabei, Beglaubigungen, Stempel, Verhör von 7 Matrosen und Disposition	59	000	1	400
	4414	309		2404	867	2009	442
	220	715	Commission 5 %	120	243	100	472
	4635	024		2525	110	2109	914
E	1856	280	Commission von dem gelandeten Theil der Ladung wie oben berechnet	1856	280		
	6491	304	zu 1 ℔ 27,58 ℳ per Milreis wie oben berechnet	4381	390	2109	914
℔	8977	58		6059	50	2918	8

Verfolg der Havarie grosse.

Vortrag aus obiger Vertheilung der Unkosten in Angra ℔ 6059.50

G. Fracht des Schiffes „Flor d'Angra" für die Ueberbrin-
O. gung der zurückgelassenen Güter und sonstigen Beistand £ 472.10 à 610 % „ 2882.18

L. ferner aus der Havarierechnung von A. W. Botter

23. Capt. Paulsen für Monatsgeld der Schiffsmannschaft während des Liegens in Terceira vom 11. August bis 22. Septbr. 1 Monat 12 Tage ..... dem Capt. pr. Mt. 225 ℳ, 1. Steuermann 66 ℳ, 2. do. 54, Zimmermann 48, Koch £ 3 = 49 ℳ 8, 2 Matrosen à £ 5 = 165 ℳ, 1 Matrose 36 ℳ, 4 Leichtmatrosen 33, 33, 27 und 24 ℳ, 6 Jungen 21, 21, 18, 15, 12 u. 12 ℳ, zus. Crt. ℳ 859.8. also pr. 1 1/5 Monat Crt. ℳ 1203.5. à 13 ℳ 13. ..... „ 437.41

Das Kostgeld ist bereits in Angra mit aufgeführt. für Hülfe von 4 Böten und Mannschaft, das Schiff von Angra nach See zu bugsiren $ 16. ..... „ 20.—

24. aus der Rechnung des Hafenmeisters Koch, über Besichtigungskosten ℔ 30.36. .....
für die Taxation des Schiffs ..... „ 15.—
Unkosten der Verklarung ℔ 19.22. davon setzen der Havarie wegen aus ..... „ 10.—

25. aus der Rechnung von F. W. Specht in Bremerhaven

Transport.... ℔ 9424.37

Digitized by Google

Transport..... ℳ 9424.37

26. Schlepplohn des Dampfschiffes Simson von See bis in den Hafen..... ℳ 95.—
Da nämlich das Schiff sehr leck war und laut Verklarung nicht länger See halten konnte, so wird diese zur Sicherstellung von Schiff und Ladung verwandte Ausgabe in Havarie grosse vergütet; ebenfalls das berechnete Pumperlohn; da das Schiff noch 14 Zoll Wasser pr. Stunde machte, bis zur völligen Entladung, v 4. Nov. Tag u. Nacht „ 108.36 „ 203.36

Dem Schiffsmakler Ichon für Ausfertigung der Manifeste und sonstige Bemühung ..... „ 20.—

Unsere Gebühren für diese Aufmachung mit den Auszügen der portugiesischen Documente..... „ 150.—

ℳ 9798. 1

Eintheilung.

Diese ℳ 9798.1 über den Gesammtbelauf von Ladung, Schiff und Fracht ℳ 117,900 vertheilt, macht ℳ 8.22⅜ ℳ % und tragen demnach bei:

Hrn. Fischer & Sohn, für die Ladung	ℳ 71118		ℳ 5910.32
das Schiff...	„ 34500	2867.15	
die Nettofracht	„ 12282	1020.26	„ 3887.41
	ℳ 117900		ℳ 9798. 1

Abrechnung für Capt. Paulsen.

Beitrag zur Havarie grosse für Schiff und Fracht . ℳ 3887.41
Besondere Unkosten in Terceira für Schiff u. Rheder „ 2918. 8
Daselbst empfangen Wechsel von £ 118.16.6 à 611 % „ 726.—

L. Aus der Havarierechnung von A. W. Votter in Bremerhaven.

H. Unkosten in Falmouth £ 34.15.3 à 613 % ℳ 213. 7

27. Capt. Amor für Zurückbringung von 6 portug. Matrosen 9 £ ..... „ 55.12
Aus den Unkosten der Verklarung und Besichtigung ℳ 9.22 u. 15.36..... „ 24.58

28. Taxation des Schadens an Schiffbaumeister Rickmers ..... „ 15.—

29. Schan & Oltmanns, Zimmerung d. Schiffs „ 2831.27

30. Franz Tecklenborg, Metall nach Abzug des alten ..... „ 1877.66

31. B. Meentzen, Reinigen des alten Metalls. „ 38.36

32. J. W. Mayer, Malerrechnung..... „ 39.54

Transport.....ℳ 5095.44

ℳ 7531.49

Digitized by Google

	Transport....		ℳ 5095.44	
				ℳ 7531.49
	Aus der Rechnung von J. W. Specht:			
	Pumperlohn nach der Entladung	61.45		
33. 34.	Geeste Hafenlootsgeld und Lienen Verfahren	15.—		
35.	Dampfschlepplohn aus der Geeste in d. Hafen, nach beend. Reparat.	33.—	„ 109.45	„ 5205.17
	Ganzer Belauf dieser Rechnung	5891.22		ℳ 12736.66
	Davon in Hav. grosse vergütet	686. 5	ℳ 5205.17	

Generalabrechnung.

Die Herren Fischer & Sohn haben zu empfangen:		
für verkaufte 150 Kb. Zucker und 25 Säcke Reis.	ℳ	9703.58
„ bezahlte Fracht des Schiffes Flor d'Angra £ 472.10	„	2882.18
Herr A. W. Votter in Bremerhaven berechnet	„	5891.22
Unsere Gebühren der Aufmachung 150, Schiffsmakler 20	„	170.—
	ℳ	18647.26
Dagegen:		
Beitrag der Herren Fischer & Sohn für die Ladung zur Havarie grosse.....	ℳ	5910.32
und Capt. Paulsen hat nach vorstehender Abrechnung zu zahlen.....	„	12736.66
	ℳ	18647.26

Zur Notiz.

Capt. Paulsen hat dagegen die ganze Fracht seiner Ladung von ℳ 18423.63 zu empfangen und sich mit Herrn A. W. Votter in Bremerhaven über die verschiedenen zu seinen Gunsten aufgeführten Posten zu berechnen.

Verbesserungen.

S. 80. Z. 19 v. o. gebrachten st. gebrachte.
„ 182. „ 4 v. u. unserer st. unfern.
„ 195. „ 10 v. u. Embargo st. Embango.
„ 242. „ 18 v. o. Cargadeurs st. Cargo...
„ 253. „ 3 v. o. der Ladung st. derselben.
„ 263. „ 17 v. u. Ladungs st. Lagungs.
„ 265. „ 14 v. o. V. st. VI.

Druck von C. Schünemann in Bremen.

Digitized by Google

In demselben Verlage erschienen:

Handbuch

für

Schiffs-Capitaine,

enthaltend

eine Zusammenstellung von Gesetzen aus Seerechten verschiedener Völker wie solche in der Praxis, namentlich bei Havarien, Ausrüstung des Schiffes, Annahme und Entlassung der Mannschaft, ferner bei Streitfragen in Betreff der Fracht und Ablieferung der Ladung am häufigsten vorkommen.

Von **H. Tecklenborg.**

8. 1. Aufl. 1853, 2. vermehrte u. verbesserte Aufl. 8. 1856.
steif broschirt 15 Sgr.

Handlexikon

für

Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine,

von **H. Tecklenborg.**

Nebst einem Anhange Bekanntmachungen, Leuchtfeuer, Hafenverordnungen ꝛc. betreffend, die vom 1. Juni 1849 bis 30. Juni 1856 der Bremer Handelskammer amtlich mitgetheilt und durch dieselbe publicirt sind. gr. 8. 1856. geh. 2½ ℛ.

Einiges vom Seerecht.

In Fragen und Antworten für den Gebrauch in Steuermannsschulen und zum Selbstunterricht von Seeleuten, dargestellt

von **H. Tecklenborg.**

8. 2¾ Bogen 1857. steif brosch. 7½ Sgr.

Früher erschien:

JAMES DANIEL'S

Handbuch für Schiffsrheder u. Capitaine

über Hafenkosten, Maasse, Gewicht und Münze in den vorzüglichsten Häfen der Welt. (Aus dem Englischen übersetzt.) Zum Besten der Seefahrtsarmen herausgegeben von Fr. W. Bödeker jun., H. Aug. Heineken Nachfolger. Schiffsmakler in Bremen. 2 Bde. gr. 8. 1851. geh. (à Bd. n. 2 Thlr. 20 Sgr.) n. 5 Thlr. 10 Sgr.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google